

Kronika miasta Łodzi

kwartalnik ● 2(62)/2013

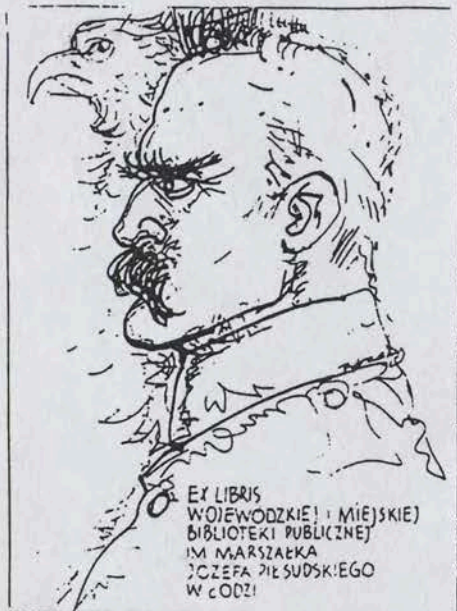


ULICE TRANSPORT KOMUNIKACJA

15,00



W 128332/13



EX LIBRIS
WOJEWODZKIEJ I MIEJSKIEJ
BIBLIOTEKI PUBLICZNEJ
IM. MARSZAŁKA
JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO
W ŁODZI

Wł/dh/334/13

10641-A 2013 - nr 2

PN



Kronika miasta Łodzi

kwartalnik ● 2 (62)/2013

Łódź 2013

Wydawca:



Urząd Miasta Łodzi
Biuro Informacji i Komunikacji Społecznej

Redakcja:

Gustaw Romanowski – redaktor naczelny

W zredagowaniu numeru uczestniczyli:

Koncepcja i koordynacja:

Marcin Kieruzel

Współpraca redakcyjna:

Małgorzata Golicka-Jabłońska

Projekt typografii i okładki:

Andrzej Chętko

Korekta:

Grzegorz Krzymianowski

Zdjęcia:

Autorzy, Archiwum UMiŁ

Skład i druk: Drukarnia WIST

95–100 Zgierz, ul. Barona 8 B

Łódź, 2013

Redakcja:

Kronika Miasta Łodzi, ul. Piotrkowska 115, III piętro, p. 36

90–430 Łódź, tel. (42) 638–44–39

e-mail: kronika@uml.lodz.pl

ISSN 1231-5354

Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca.

W tekstach przeznaczonych do druku zastrzega sobie prawo do zmian i skrótów.

Spis treści

pierwsze kolumny	5
<i>Gustaw Romanowski, Komunikacja w zabytkowym śródmieściu</i>	7
<i>Rozmowa z Markiem Janiakiem</i>	
<i>Mariusz Sokołowicz, Wokół koncepcji zrównoważonego transportu</i>	17
<i>Bartosz Poniatowski, Program Atrakcyjne Przestrzenie Miejskie 2020+</i>	25
<i>Marcin Kieruzel, Łódzka Kolej Aglomeracyjna</i>	35
<i>Rozmowa z Teresą Woźniak</i>	
<i>Jacek Wesołowski, Transportowe problemy Łodzi</i>	45
nauka	57
<i>Błażej Filanowski, Koniec z powielaniem</i>	59
<i>Piotr Werner, Łodzermensch nowej Łodzi</i>	66
kultura	73
<i>Paulina Dzwonkowska, Abakanowicz w Miejskiej Galerii Sztuki</i>	75
<i>Gustaw Romanowski, Malarstwo Jana Czarnego</i>	79
<i>Dominika Łarionow, Teatr jest narzędziem, a nie celem...</i>	87
<i>Małgorzata Dzięgielewska, Kajetan Sosnowski – w setną rocznicę urodzin</i>	97
<i>Rafał Gawin, 30 lat Grupy CENTAURO</i>	103
<i>Monika Nowakowska, 14. Międzynarodowe Triennale Tkaniny</i>	107
aktualia	115
<i>Małgorzata Gołicka-Jabłońska, Honorowi Obywatele Miasta Łodzi</i>	117
<i>Małgorzata Gołicka-Jabłońska, Laureaci Nagrody Miasta Łodzi</i>	122
<i>Tomasz W. Walczak, Siatkówka marką Łodzi</i>	126
<i>Wojciech Filiński, Łodzianie pionierami męskiej siatkówki</i>	127
historia	131
<i>Wojciech Zródlak, Komunikacja miejska w Łodzi</i>	133
<i>Wojciech Zródlak, Zawodowa elita</i>	154
<i>Michał Jerczyński, Łódzki węzeł kolejowy</i>	167

<i>Barbara Gortat</i> , Klub Miłośników Starych Tramwajów	181
<i>Michał Gruda</i> , Muzeum Komunikacji Miejskiej	191
czarne dziury, białe plamy	201
<i>Grzegorz Mnich</i> , Propagandowy wizerunek Łodzi na łamach prasy codziennej (1949-1956)	203
<i>Krzysztof G. Latocha</i> , Doły – ślady sądowych zbrodni	214
<i>Yosi Winer</i> , W obliczu śmierci	225
<i>Andrzej Kobus</i> , Łódzkie akcenty na łamach czołowych pism drugiego obiegu	237
łodzianie	241
<i>Rafał Stobiecki</i> , Krystyna Maria Śreniowska (1914-2013)	243
<i>Jerzy Treliński</i> , Tadeusz Piechura (1948-2013)	245
recenzje	249
<i>Gustaw Romanowski</i> , Łódzka Strefa Polihymnii	251
<i>Marcin Kieruzel</i> , Książka niemieckiej historyczki	255
<i>Marcin Kieruzel</i> , Nowa książka Wojciecha Bruszewskiego	260
<i>Grzegorz Krzymianowski</i> , Spotkanie autorskie w mitycznej Łodzi	266
<i>Adam Jurek</i> , Książki o sportowej Łodzi	270
osiedla, domy, ulice	275
<i>Dariusz Kędziński</i> , Pasaż Ludwika Meyera	277
listy, polemiki, kontrowersje	287
<i>opracowała Małgorzata Golicka-Jabłońska</i> Z łódzkiego raptularza	291

pierwsze kolumny

Komunikacja w zabytkowym śródmieściu

*Ulice muszą mieć pierzeje. Z architektem Miasta prof. Markiem Janiakiem
rozmawia Gustaw Romanowski*
str. 7

Wokół koncepcji zrównoważonego transportu

Ślepe tory polemik
Mariusz Sokołowicz
str. 17

Program Atrakcyjne Przestrzenie Miejskie 2020+

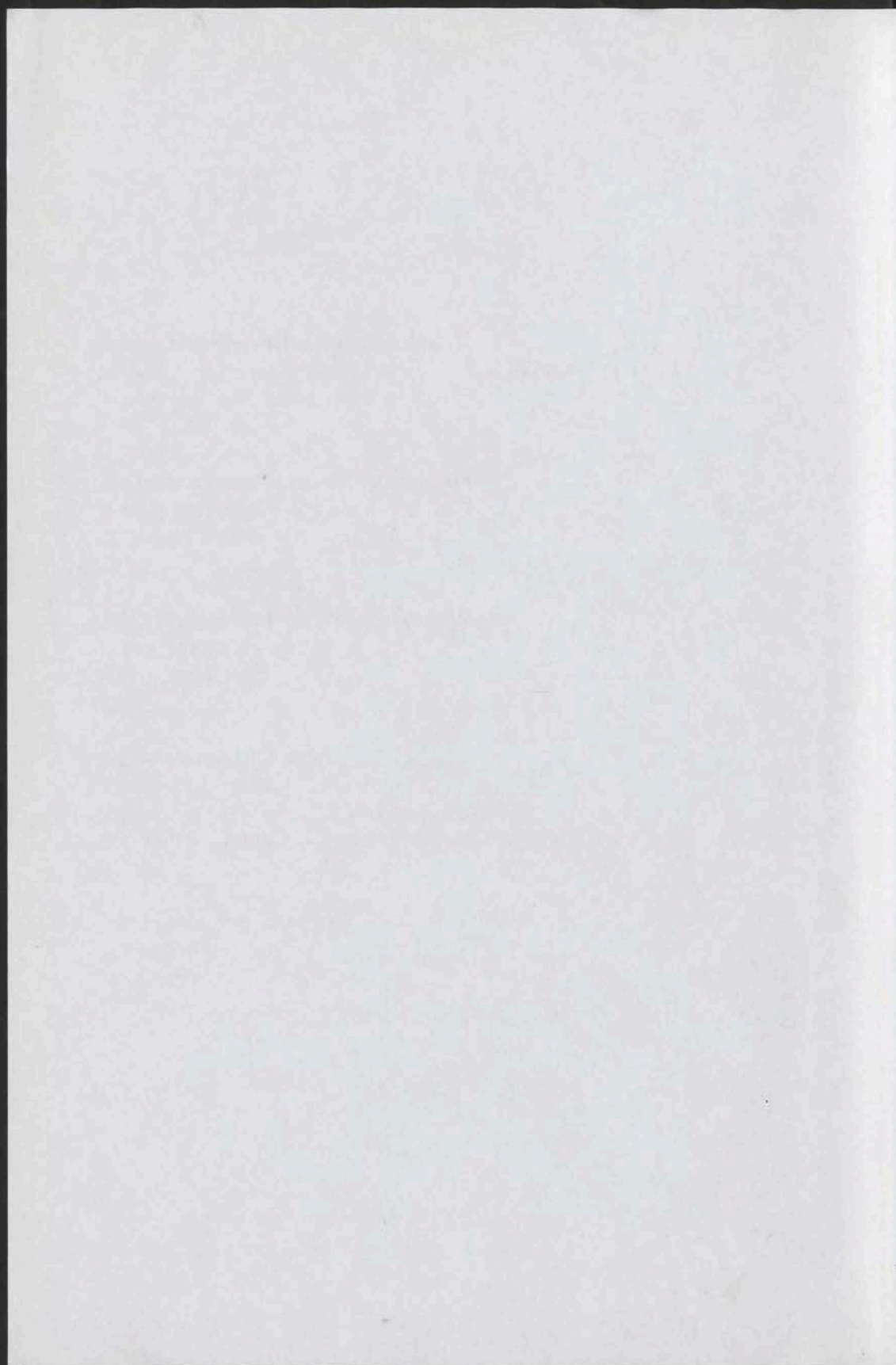
Czemu służą ulice w Łodzi?
Bartosz Poniatowski
str. 25

Łódzka Kolej Aglomeracyjna

Skorzysta miasto i województwo.
Z Teresą Woźniak, koordynatorką wdrożenia systemu
Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, rozmawia Marcin Kieruzel
str. 35

Transportowe problemy Łodzi

Plany, drogi, motywacje
Jacek Wesołowski
str. 45



Komunikacja w zabytkowym śródmieściu

Ulice muszą mieć pierzeje

Z Architektem Miasta
prof. Markiem Janiakiem
rozmawia Gustaw Romanowski

pierwsze kolumny



– Łódź ma nowoczesny, podobny do miast amerykańskich powstałych w II połowie XIX wieku układ urbanistyczny. Ulice śródmieścia to siatka prostokątnych kwartałów, a więc wyraz racjonalnego planowania przestrzennego, ułatwiającego zarówno orientację w terenie, jak też komunikację i transport. Na tle dużych polskich miast Łódź się pod tym względem wyróżnia. Ale ten racjonalizm był wizyjny w XIX wieku. Dzisiaj śródmieście Łodzi jest liczącym półtora wieku zabytkiem, który musi funkcjonować, ale ulice stały się za ciasne dla współczesnego ruchu. Jak pogodzić pokusę wyburzeń – aby poszerzyć ulice – z szacunkiem wobec potrzeby zachowania unikalnego kształtu?

– To prawda, prostokątny układ ulic Łodzi jest taki jak np. w Nowym Jorku czy Chicago. Miał on sprzyjać łatwemu inwestowaniu, prostemu administrowaniu i szybkiemu budowaniu miasta. Przy tym „amerykańskim” tempie rozwoju miast łatwiej było oprzeć się na kącie prostym przy ustalaniu granic działek, wytyczaniu ulic i ich skrzyżowań itd. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że Łódź miała wtedy mało funkcji publicznych, stąd zabrakło tu dużych placów i szerokich, rozległych ulic – takich jak w Wiedniu, Paryżu, Budapeszcie – gdzie można było organizować paradne

przemarsze wojska, gromkie defilady, pokazy imperialnej mocy. Tymczasem Łódź była miastem peryferyjnym i miała służyć innemu celowi – szybkiemu pomnażaniu kapitału, a do tego nie były potrzebne szerokie bulwary. Jednak temu brakowi próbowała zaradzić grupa łódzkich fabrykantów, którzy z własnych działek utworzyli ulicę Spacerową, czyli dzisiejszą Aleję Kościuszki. Miał być to prawdziwy wielkomiejski bulwar – szeroka dwujezdniowa ulica z pasażem spacerowym pośrodku, obsadzona drzewami. Tyle tylko, że ulica okazała się za krótka, kiedy przyszła pora wykorzystania jej na potrzeby wielkomiejskiej komunikacji i puszczono po niej tramwaje. Sztucznie ją więc przedłużono w latach 60. XX wieku poprzez zburzenie całej pierzei od Zielonej do Północnej. Gdyby w czasach fabrykanckiej inicjatywy wykorzystano możliwość i wytyczono kilka ulic takich jak Aleja Kościuszki, komunikacja w Łodzi wyglądałaby inaczej.

– I nie sięgano by potem do wyburzania całych pierzei ulic, żeby poszerzyć jezdnie...

– Tak wyburzono na dużym odcinku m.in. północną pierzeję ulicy Głównej, żeby powstała dzisiejsza Aleja Piłsudskiego. I zniknęło przy tej okazji trochę niezłej historycznej architektury. A zatem w Łodzi polepszanie i udrożnianie tras komunikacyjnych dokonywało się kosztem usunięcia części zabytkowej tkanki. I takie są fakty dokonane. W latach 70. przewidywano liczne wyburzenia w śródmieściu kosztem likwidacji zabytkowej tkanki. Wówczas były jeszcze plany wyburzenia zabudowy dalszych ulic, np. ulicy Sterlinga. Na szczęście do tego już nie doszło. Jako Architekt Miasta staram się nie dopuścić już do dalszych dużych ingerencji w zabytkową tkankę w sposób podobny tamtym działaniom sprzed 40 i więcej lat. Ale jest konieczność stworzenia dużej ulicy będącej przedłużeniem ulicy Uniwersyteckiej w związku z budową Nowego Centrum Łodzi. Musi być poprowadzona ulica Nowotargowa, jako udrożnienie ciągu komunikacyjnego prowadzącego od Ronda Solidarności do Alei Piłsudskiego. Na odcinku od ul. Narutowicza do ul. Tuwima sprawa jest raczej nieskomplikowana. Komplikuje się na dalszym odcinku, ponieważ od ul. Tuwima do Alei Piłsudskiego niezbędne jest poprowadzenie dwóch pasów drogowych w każdym kierunku, więc w sumie czterech, dla usprawnienia przewidywanej tu wzmożonej komunikacji kołowej i masowej, czyli autobusów. W tej chwili jest realizowany planistycznie wariant szerokiej czteropasmowej arterii w miejscu Targowej. To pociągnie za sobą konieczność wyburzenia pięciu kamienic stanowiących pierzeję ulicy Targowej w rejonie Wodnego Rynku (Pl. Zwycięstwa). Zaproponowaliśmy więc w BAM wariant łagodniejszy: rozbicia ciągu tej ulicy na dwie strugi komunikacyjne. Jedna przepruta przez środek kwartału do Tuwima z południa w jedną stronę, w drugą zaś stronę pozostawiona w śladzie obecnej ulicy Targowej. Jednak zmiana tej decyzji niesie za sobą niebezpieczeństwo niezmiśczenia się w harmonogramach inwestycji Dworca Fabrycznego.

Tyle tylko, że rejon kwartału Tuwima – Mickiewicza ma rozsypaną strukturę zabudowy. Są tam budynki gospodarcze bez wartości architektonicznej.

Można je więc bez większego żalu poświęcić na rzecz znacznego polepszenia komunikacji w tym rejonie miasta. Niestety, gdyby nie wysokie bloki mieszkalne, które w latach 70. ktoś pozwolił zbudować na tyłach Placu Zwycięstwa, urządzenie szerokiej ulicy doprowadzającej ruch od Uniwersyteckiej do Alei Piłsudskiego mogłoby się dokonać zupełnie bezkolizyjnie w stosunku do istniejącej tu zabytkowej starej tkanki miejskiej. Przebicie wspomnianego połączenia komunikacyjnego będzie dla Łódzian ogromnym udogodnieniem.

Jeśli trasę W-Z z planowanym tunelem podziemnym przerzucimy za „Aleję Marszałków”, to będziemy mieli w Łodzi dobrze rozwiązany system komunikacyjny, gdzie do śródmieścia uda się dojechać w kilkanaście minut z autostrady A-1 czy w niedalekiej przyszłości z drogi S-14.

– Czy planistyczne cięcia po mapie śródmieścia, przewidujące znaczne poszerzanie istniejących tu ulic bez oglądania się na ich historyczną zabudowę, miało sens, skoro nie dokończono nawet wyburzeń na ulicach Narutowicza i Zielonej?

– Plany zagospodarowania przestrzennego z lat 60. i 70. wychodziły w ogóle z innych założeń. Nie uznawano zabytkowego charakteru naszego miasta. Przyjęto koncepcję odsuwania nowych osiedli mieszkaniowych jak najdalej od centrum i pocięcia historycznego centrum szerokimi ulicami, traktowanymi trochę jak fetysz wielkomiejskości. Plany poszerzenia tych ulic były znacznie przewymiarowane. Dlatego rozmiary wyburzeń także były znaczne. Ale to się już stało. Tam, gdzie jest taka możliwość, należy przywrócić historyczny układ ulic. Dlatego będziemy przywracać pierzeję południową ulicy Narutowicza, pomiędzy ulicami Kilińskiego i Piotrkowską, która została kiedyś niefortunnie zlikwidowana. Ulica Zielona także zostanie przy swoim historycznym kształcie. Przy Filharmonii jest dobre miejsce na śródmiejski plac. Obecną funkcję istniejącego tam parkingu powinien przejąć parking podziemny, który znajdzie się w tej okolicy.

W 2013 roku opracowywany jest kompleksowy plan drogowo-komunikacyjny Łodzi. W założeniach zrezygnowano nareszcie ze starego pomysłu przedłużenia ulicy Wojska Polskiego jako sześciopasowej arterii z czterema estakadami na zachód, co pociągnęłoby za sobą pasmo wyburzeń i niepotrzebne wydatki. Zamiast tego musimy poprowadzić ciąg komunikacyjny, który znakomicie usprawni ruch od ulicy Strykowskijskiej i Brzezińskiej do Alei Mickiewicza na przyjętej w założeniach trasie Inflancka – Julianowska – Pojezierska – ks. Brzózki – Karskiego – Żeligowskiego. To powinno się dokonać bez wyburzeń, a na pewno nie ucierpią na tym obie pierzeje śródmiejskiej ulicy Żeligowskiego.



– Jest nierozwiązany wciąż problem z Piotrkowską po wyłączeniu jej z ruchu kołowego. Rewitalizacja zabytkowych kamienic i efektowny remont nawierzchni niewątpliwie przyda się tej ulicy niebywałego waloru estetycznego. Ale to długa ulica i żeby Piotrkowska odzyskała dawną funkcję śródmiejskiego deptaka, musi istnieć możliwość dotarcia w jej bezpośrednie pobliże powszechnym dziś środkiem lokomocji, jakim stał się samochód. To, co nie miało znaczenia 30, 40 czy 50 lat temu, gdy Piotrkowska przyciągała codziennie tłumy spacerowiczów, bo było to atrakcyjne miejsce chociażby z powodu największego w ówczesnej Łodzi ciągu handlowego, dziś nie wystarcza. Zresztą bogatą ofertą handlową przyciągają dzisiaj



znacznie lepiej takie miejsca w śródmieściu jak Manufaktura i Galeria Łódzka. Co zrobić, aby na Piotrkowskiej nie straszyl zamknięty na głucho od kilkunastu lat dawny Dom Buta jako osobliwy pomnik śmierci handlu na tej najbardziej łódzkiej ulicy?

– To rzeczywiście duży dom handlowy, ulokowany na dodatek w efektownym zabytkowym budynku. Właścicielowi widocznie nie przeszkadza, że ten reprezentacyjny obiekt zamknął i że od lat nie przynosi mu on dochodu, mimo zainwestowanych pieniędzy na kosztowny remont i rozbudowę. Być może przydałoby się, żeby powstało prawo lokalne wymuszające na właścicielach takich obiektów położonych w centrum miasta obowiązek prowadzenia w nich jakiejś działalności zgodnie z ich funkcją – handlową, usługową, biurową itp. Właściciel mógłby przecież obiekt wynająć, wydzierżawić, aby tylko on ożył. Jeśli tego nie robi, to prawo powinno przewidywać nawet drastyczne podwyższenie podatków lokalnych, aby przymusić do postępowania zgodnego z interesem miasta. I na odwrót: jeśli właściciel zrewitalizował obiekt zabytkowy i przywrócił mu dawną funkcję użytkową, może liczyć na ulgi w wymiarze tych podatków. Co się zaś tyczy przybliżenia miejsc parkingowych do ulicy Piotrkowskiej, to przyjęliśmy program, aby w kwartałach przyległych do jej pasa wyznaczone zostały miejsca, w których powstaną parkingi wielopiętrowe. Nie powinny one jednak służyć wyłącznie zapewnieniu miejsc postojowych dla aut, bo mogą mieć poszerzone funkcje. Kilka lat temu w konkursie na „Wielkomiejską Piotrkowską” obiekty takie nazwane zostały „integratorami”. Parking stanowiłby tylko część ich funkcji. Niezależnie od udostępniania miejsc parkingowych taki piętrowy „integrator” powinien pełnić jeszcze inną, może ważniejszą dla inwestora funkcję komercyjną. Idzie też o to, żeby powstające w takim obiekcie miejsca postoju dla samochodów nie zaspokajały tylko potrzeb klientów tego inwestora, ale służyły także potrzebom innych osób. Tak jak to się dzieje np. z parkingiem przy Galerii Łódzkiej czy w Manufakturze, gdzie niekoniecznie tylko klienci tych centrów handlowych parkują tam swoje auta. Już mamy sygnały, że inwestorzy są tym zainteresowani, bo i handel zaczął stopniowo wracać na Piotrkowską.

– Kwartały przyległe do Piotrkowskiej są ciasno zabudowane. Jeśli znajdą się w tych obszarach miejsca na takie wielofunkcyjne „integratory”, to nie wystarczą tylko do nich drogi dojazdowe dla samochodów. Wielofunkcyjność takich obiektów musi oznaczać łatwy dostęp do nich przez pieszych, i to chyba przede wszystkim od strony ulicy Piotrkowskiej. Jak ten problem może być rozwiązany?

– Przewidujemy łatwiejszą dostępność do wnętrza kwartałów poprzez nowe uliczki. One będą wytyczone tak, jak pozwala na to istniejąca tam zabudo-

wa, nie zostanie więc w tym przypadku powtórzony układ prostopadłościenny łódzkich ulic. Będą to kręte, niezbyt szerokie trakty dla pieszych i aut, poprowadzone tak, aby nie było potrzeby wyburzenia zwartej zabudowy. Co najwyżej w istniejących budynkach będzie można przebijać bramy, aby udrożnić ten wewnętrzkwartałowy ruch. Powinno to uatrakcyjnić i urozmaicić istniejącą tu przestrzeń miejską bez naruszania jej zabytkowego urbanistycznego charakteru, a jednocześnie ożywić ją gospodarczo. Tu trzeba jeszcze będzie wprowadzić taki instrument cywilizacyjny jak magistrale ciepłownicze, bo 70 proc. zabudowy śródmieścia nie ma dostępu do centralnego ogrzewania. Jeśli umożliwi się dojazd i parkowanie w bezpośrednie pobliże Piotrkowskiej i po opuszczeniu tam samochodu zapewni najkrótszą drogą swobodne dojście do tej ulicy, to stanie się realna całkowita likwidacja ruchu samochodowego na jej przebiegu. Dotychczas nie jest to możliwe, bo mieszkańcy tej ulicy mają jedyny wjazd do swoich posesji od Piotrkowskiej.

– Krytycy tej koncepcji mówią, że śródmieściu miasta może zagrazić swoista skansenizacja, podczas kiedy marka Łodzi to nawiązanie do nowoczesności, awangardy, wyzwani nowej epoki.

– Nie lubię słowa skansenizacja. Łódź to piękne miasto i trzeba je szanować. Awangarda nie oznacza lekceważenia wartościowej spuścizny historycznej i tego, że dziś zabytkowa Łódź powstała w XIX wieku jako najnowocześniejsze miasto na ziemiach polskich. Komuniści zlekceważyli tę spuściznę, planując wyburzenia historycznej tkanki, nie licząc się z jej wartością dla przyszłych pokoleń. Przy planowaniu przestrzennym przyjęli koncepcję odśrodkowego rozwoju miasta, rozbudowując coraz dalej od centrum standardowe osiedla mieszkaniowe. To między innymi spowodowało, że mieszkańiec Teofilowa czy Olechowa dostaje się dziś do centrum miasta w 40 minut lub więcej, a to jest już czynnik poważnie utrudniający korzystanie z przywilejów wielkomiejskiego życia. Dlatego centrum Łodzi się uratuje, jeśli zahamujemy dalszą budowę mieszkaniówki na coraz dalszych peryferiach, bo to jest kierunek fatalny dla miastotwórczej idei. Każde normalne miasto powinno rozwijać swoje centrum, a nie okoliczne wsie.

– Centrum Łodzi jest dzisiaj miejscami bardzo niejednolite. Wyburzenia, o których była mowa, spowodowały powstanie szybszych, bardziej przejezdnych ulic, ale stworzyły poważne ubytki w śródmiejskiej zabudowie. Niektóre takie ubytki zostały wprawdzie zagospodarowane później nową zabudową, ale wbrew miejskiej logice – bo architekturą stawianą bez związku z kierunkiem i przebiegiem ulicy, przy której ją zlokalizowano. Utrudnia to orientację w terenie i powoduje, że poszukiwanie jakiegoś adresu następuje

wielu trudności. Jednocześnie mieszkańcy takich miejsc niechętnie się z nim utożsamiają – brakuje więzi identyfikacyjnych z nazwą ulicy, przy której mieszka się tylko urzędowo. Jak można poprawić te relacje?

– No właśnie. Planiści, którzy do tego dopuścili, zapomnieli widocznie, że droga w mieście – inaczej może niż na wsi – to zawsze ulica. Ulica musi mieć zachowane pierzeje. W *Strategii przestrzennego rozwoju Łodzi* podkreśliliśmy wyraźnie, że „ulicę definiują pierzeje – konieczność ich ochrony, uzupełniania i kształtowania jest więc uwarunkowaniem nadrzędnym przy projektowaniu dróg, zarówno w istniejących śladach, jak i przy wyznaczaniu nowych przebiegów przez tkankę miejską”. O co tu chodzi? Ano o to, żeby zrezygnować z poszerzania ulic kosztem wyburzeń istniejącej zabudowy. W miastach dumnych ze swojej zabytkowej historycznej tkanki nie burzy się domów, mimo że ulice ze średniowieczną zabudową są bardzo wąskie, a ruch kołowy po nich często prawie niemożliwy. We Florencji czy innym podobnym europejskim mieście nikomu nie przysłoby do głowy burzyć pierzeje starych uliczek, żeby ułatwić np. ruch autobusowy. Łódź jest pięknym zabytkiem swojej epoki i trzeba o tym zawsze pamiętać, kiedy nas zaczyna korcić, czy nie przydałoby się usunąć coś, co stoi sto lat, aby lepiej przejechało się autem.

– Tak, ale ruchu kołowego nie da się ograniczyć w funkcjonującym prawidłowo mieście. Ruchu pieszego tym bardziej, więc muszą być zachowane chodniki, których szerokość na śródmiejskich ulicach w ruchliwszych porach dnia czy tygodnia jest także niewystarczająca.

– W takich miejscach można w istniejącej zabudowie urządzać podcienie, które bardzo dobrze przejmują ruch pieszego i zapewniają mu bezpieczeństwo. Takie podcienie są choćby na skrzyżowaniu ulicy Tuwima z Piotrkowską. Na wydatne poszerzenie chodników mogliśmy sobie pozwolić na Piotrkowskiej, zwłaszcza przy okazji obecnej jej modernizacji, która się właśnie kończy. Ale to ze względu na ideę tej ulicy, która ma być dużym, reprezentacyjnym pasażem spacerowym i strefą rekreacji, z zachowaną także funkcją handlową. Inne ulice śródmieścia muszą zachować swój historyczny przebieg. Jeśli są luki w ich zabudowie historycznej, należy dążyć do odtworzenia pierzei poprzez odpowiednie kształtowanie drogi. W zwartej zabudowie śródmieścia jest wiele pustych przestrzeni powstałych po nieistniejących już domach. Te okaleczone pierzeje powinny być naprawione nową zabudową mieszkalną bądź użytkową, ewentualnie dobrze wkomponowanym w tę przestrzeń fragmentem zieleni. Uważam, że pierzeja jest istotą struktury miasta. Tam, gdzie ich nie ma, miasto się rozłazi, staje się nieczytelne. Osiedla mieszkaniowe wybudowane na obrzeżach Łodzi



mają jedną złą cechę – chaos podziału przestrzeni. Planowanie tych osiedli, zbudowanych z pojedynczych, wolno stojących bloków, miało służyć dobru, a wyszło zupełnie inaczej. Nie wiadomo, gdzie się kończy jedna ulica, a zaczyna druga, nie wiadomo, które z punktów osiedla są ważniejsze, a które im podporządkowane.

– Wróćmy do problemu placów, których Łódź w strefie wielkomiejskiej ma stanowczo za mało. Pana projekt stworzenia na Placu Wolności większej społecznej przestrzeni, która nawiązywałaby do pojęcia agory, nie został zaakceptowany przez radnych, łączyłby się bowiem z przesunięciem pomnika Kościuszki z centralnego miejsca placu ku jego północnej stronie. Może szkoda, bo zaproponowana wersja wzbogacenia pomnika Naczelnika o dwuskrzydłową kolumnadę stworzyłoby dla horyzontu ulicy Piotrkowskiej parадną glorię, czyli efektowne zakończenie pasa widokowego tej ulicy.

– To prawda, ale mniej chodziło mi o ten walor pasa widokowego – chociaż to też jest ważne – co o przekształcenie Placu Wolności w żywe, pulsujące

tętnem miasta miejsce spotkań łódzian. Takie miejsce, gdzie ludzie przychodzą porozmawiać ze sobą, postać, przysiąść na ławce, podyskutować, gdzie w razie potrzeby da się zorganizować większy społeczny *meeting*. Tak jak to się dzieje na placach w setkach miast europejskich. W śródmieściu Łodzi brakuje takiego placu, a dookolny ruch kołowy i tramwajowy na Placu Wolności uniemożliwia dotąd taką funkcję tego miejsca. Przesunięcie torowiska tramwajowego i drogi kołowej na stronę północną placu powinno ułatwić dostosowanie uwolnionej przestrzeni od strony Piotrkowskiej do roli, o której była mowa. Komunikacja na tym nie straci, powinno zyskać miasto. Zobaczymy, jak to się przyjmie. Wiem, że młodzi łódzianie bardzo czekają na takie miejsce.

– Zmiana betonowych bruków Piotrkowskiej to w historii naszego miasta pierwsza taka inwestycja, gdzie na odcinku kilku kilometrów ulica zyskuje wysokiej jakości nawierzchnię. Granitowe płyty chodnikowe i kostka jezdni nadają reprezentacyjnej ulicy prawdziwie wielkomiejską oprawę. Gdyby taką oprawę otrzymały inne ulice śródmieścia, centrum Łodzi zyskałoby walor nie tylko estetyczny. Moralnie zbliżyłoby się do charakteru europejskiej metropolii.

– Nadrabiamy wieloletnie zaniedbania. Gruntowna rewitalizacja Piotrkowskiej to jest początek zmiany jakościowej miasta. Opracowaliśmy program *Atrakcyjne Przestrzenie Miejskie 2020+*, który zakłada stosowanie przy remontach i inwestycjach miejskich wysokiej jakości materiałów. Dotyczy to zarówno nawierzchni ulic, jak i odpowiedniego wyposażenia ich w małą architekturę. Wysokiej jakości materiały, choć są droższe od standardowych, gwarantują potem niższe koszty eksploatacji. Są one trwałe i odporne na niszczenie i korozję. Czyszczenie granitowych nawierzchni jest proste, dzięki czemu nieskończenie długo można zachować ich dobry pod względem użytkowym i estetycznym stan. Trzeba też stosować odpowiedzialny reżim przy projektowaniu urządzeń miejskich. To – jak mówi wspomniany program – „unikanie rozległych, pompacyjnych, przeskalowanych rozwiązań, np. wielkich posadzek, gdy nie ma dla nich realnego programu funkcjonowania, pomników i zieleni otoczonych drogami, nieuzasadnionych i zbyt rozległych płaszczyzn trawnika itp.”. Trzeba pilnować, żeby przyjęte założenia projektowe były dostosowane do skali człowieka. A więc, idąc po myśli tej idei, należy zadbać, aby np. fontanny były dostępne i bezpieczne dla dzieci, a stawianych pomników nie odgradzały od ludzi ruchliwe drogi, balustrady, płoty czy zwarte szpalery zieleni. Pomniki to dydaktyka, dlatego sens ma ich społeczna bliskość.

– Ten warunek spełnia niewątpliwie najlepiej Ławeczka Tuwima, a także inne „parterowe pomniki” posadowione z inicjatywy Marcela Szytenchelma na ulicy Piotrkowskiej...

– To prawda, w Łodzi jest bardzo mało pomników monumentalnych, takich jak pomnik Tadeusza Kościuszki. Dziś swobodny dostęp do niego jest w dużym stopniu ograniczony ruchliwą jezdnią okrążającą Plac Wolności. Ale to się zmieni po wspomnianym wcześniej przesunięciu torowiska tramwajowego i puszczeniu ruchu kołowego tylko po północnej części placu. Trzeba tu wyraźnie podkreślić, że śródmieście Łodzi musi uzyskać status przestrzeni publicznej wysokiej jakości. Ulice śródmieścia muszą służyć przede wszystkim dojazdowi i poprawie dostępności usług centrum miasta, ale nie powinny być drogami tranzytowymi, jak to się jeszcze dzieje. Stąd też program *Atrakcyjne Przestrzenie Miejskie 2020+* wskazuje na konieczność analizy drożności ulic w tej strefie w kontekście parkowania przyulicznego, szerokości chodników, pasów jezdnych, udziału rowerzystów i transportu zbiorowego. Dla większości śródmiejskich ulic najbardziej celowe jest wprowadzenie parametrów tzw. ruchu uspokojonego. Służyć temu ma zwężenie pasa jezdni. To zmusza nie tylko użytkowników jezdni do wolniejszej i bezpieczniejszej jazdy, ale daje nam możliwość swobodniejszego gospodarowania przestrzenią w obszarze wyznaczonym przez pierzeje budynków. Duże znaczenie ma też przywrócenie bądź wprowadzenie od nowa do krajobrazu ulic śródmieścia drzew przy okazji każdej modernizacji i przebudowy. Drzewa wracają już na Piotrkowską, znajdą się i na innych ulicach. Przy węższych ulicach powinny się znaleźć przynajmniej cztery drzewa na każdej jej stronie, na odcinku pomiędzy przecznicami. W ten sposób strefa wielkomiejska Łodzi, zachowując swój historyczny, zabytkowy walor, zmieni się korzystnie zarówno dla obecnego pokolenia mieszkańców, jak i pokoleń przyszłych.

– Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: Gustaw Romanowski

Wokół koncepcji zrównoważonego transportu

Ślepe tory polemik

pierwsze kolumny

Pojęcie zrównoważonego transportu na dobre zagościło zarówno w literaturze fachowej, jak i w publicystyce. Trudno jednak uniknąć wielu nieścisłości związanych z jego definiowaniem. Wiadomo, że koncepcja ta ma swe źródła w zagadnieniu tzw. rozwoju zrównoważonego, czasem nazywanego rozwojem podtrzymywalnym (z ang. *sustainable development*). Wyraża ona dążenie do takiego gospodarowania zasobami, które z jednej strony gwarantuje rozwój społeczno-gospodarczy, z drugiej zachowuje bogactwa dla przyszłych pokoleń. Ujęcie takie wiąże zagadnienie transportu zrównoważonego głównie z problematyką ochrony środowiska naturalnego oraz tworzenia przyjaznego otoczenia życia człowieka na obszarach zurbanizowanych. Jednakże zrównoważone systemy transportowe to coś więcej niż tylko kwestia ekologii. W znacznym stopniu dotyczy ono także poprawy efektywności przemieszczania się użytkowników miast i w takim ujęciu stanowi bardzo istotny element wpływający na ich konkurencyjność.

Jak należy rozumieć transport zrównoważony?

Z punktu widzenia użytkowników transport zrównoważony należy zatem interpretować jako taki, który umożliwi różnorodnym osobom i grupom efektywne przemieszczanie się w przestrzeni i zapewni możliwość wyboru między różnymi jego sposobami. Miejski system transportowy, w którym mieszkańcy mają do wyboru jako środek transportu jedynie samochód osobowy (bo tylko ten zapewnia dotarcie z punktu A do punktu B po relatywnie niskich kosztach i w stosunkowo krótkim czasie), jest mniej „zrównoważony” niż system, w którym mieszkańcy mają rzeczywistą alternatywę cenową i czasową w postaci tramwaju, roweru czy metra. Równowaga systemu transportowego rozumiana jest tu zatem jako sytuacja, w której infrastruktura transportowa nie jest zdominowana przez jeden środek transportu i zapewnia zróżnicowaną, dostosowaną do potrzeb różnorodnych grup użytkowników ofertę. Jak łatwo zauważyć, w takim ujęciu kwestie ochrony środowiska nie są aż tak istotne, kluczowym podmiotem bowiem pozostaje tu człowiek – mieszkaniec miasta – dążący do racjonalnego zaspokajania swych potrzeb transportowych.

Największym wyzwaniem dla chcących zapewnić zrównoważony transport miejski jest w tym przypadku pogodzenie interesów każdego z użytkowni-

ków z osobna (chęć sprawnego dotarcia każdego z użytkowników z miejsca A do miejsca B) z interesem miasta jako całości (ograniczanie zatorów, zmniejszanie kosztów utrzymania infrastruktury transportowej itd.). Zagadnienie transportu zrównoważonego należy zatem rozpatrywać jednocześnie z dwóch perspektyw: pojedynczego użytkownika (podejmującego decyzje o sposobach przemieszczania się w oparciu o kryterium ceny, czasu oraz jakości podróżowania) oraz całego systemu komunikacyjnego. W drugim z przypadków nie bez znaczenia pozostaje kwestia efektywności, wiele badań potwierdza bowiem hipotezę, że im bardziej jest ten system zrównoważony, tym bardziej pozostaje sprawny, mniej kosztowny i mniej zasobochłonny.

Należy też podkreślić, że nie jest transportem zrównoważonym transport, w którym dominuje jeden z jego środków, bez względu na rodzaj. Nie ma znaczenia, czy mowa tu o dominacji samochodu, roweru, czy np. autobusu. Systemy transportu zrównoważonego potrafią bowiem bilansować strukturę przemieszczeń w ten sposób, że powszechnie dostępnymi środkami transportu są zarówno tramwaj, autobus, trolejbus, rower, samochód, jak i przemieszczanie się piesze. Co istotne, specyficzne uwarunkowania każdego miasta czy aglomeracji miejskiej (urbanistyka, kształtowanie terenu, występowanie rzek lub ich brak itd.) powodują, że w różnych jednostkach osadniczych problemy transportu będą rozwiązywane w różny sposób. O powyższych faktach zdajemy się wielokrotnie zapominać, tocząc jałowe dyskusje na temat „wyższości świąt Bożego Narodzenia nad świętami Wielkiej Nocy” i przerzucając się argumentami na temat wad i zalet jednego ze środków transportu. Tymczasem w większości przypadków zmiana struktury przemieszczeń w kierunku bardziej zrównoważonej wymaga nie tyle zastępowania jednego środka przez drugi, ile zdolności zapewnienia wzajemnego uzupełniania się użyteczności poszczególnych środków transportu: tramwaju, roweru, metra, auta czy transportu pieszego.

Traktowanie dyskusji na temat transportu w mieście w kategoriach „gry o sumie zerowej” (np. gdy rowerzyści zyskują, to kierowcy muszą stracić) jest wyrazem braku znajomości zasad funkcjonowania systemów (w tym transportowych). Niestety, zbyt powszechny brak świadomości, że nie zawsze to, co efektywne dla całego systemu, od razu jest efektywne dla pojedynczego użytkownika, prowadzi do złego postawienia problemu, nadmiernych uproszczeń, a często także niepotrzebnej ideologizacji dyskusji na temat transportu miejskiego. Jeśli do tego dodamy, że „każdy mieszkaniec miasta zna się na transporcie”, bo przecież każdy się przemieszcza, otrzymujemy gotową receptę na czczą dyskusję, ryzyko społecznych konfliktów, które oddalają nas od realizacji w praktyce koncepcji transportu zrównoważonego.

Moda czy cywilizacyjna konieczność?

Z punktu widzenia Polski jako kraju średnio rozwiniętego oraz z punktu widzenia Łodzi jako miasta wielkiego, ale bardzo powoli podążającego za nowoczesnymi rozwiązaniami w zakresie urbanistyki i miejskiego zarządzania, koncepcja transportu zrównowa-

żonego wciąż jawi się jako moda z Zachodu, której adaptacja na lokalnym gruncie albo jest niepotrzebna, albo nie może się udać. Zdaje się to potwierdzać analiza dotychczasowych działań w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej oraz komunikacji zbiorowej. W pierwszym przypadku za szczyt osiągnięć uznawano do tej pory budowę niefunkcjonalnych ciągów rowerowych „przy okazji” remontów dróg. Dyskusja nad działaniami dalej idącymi, takimi jak wytyczanie pasów rowerowych sąsiadujących z pasami dla samochodów (uznawanych przez specjalistów ds. miejskich systemów transportowych za jedno z najbardziej racjonalnych i bezpiecznych rozwiązań komunikacyjnych), traktowana była jak fantazja wąskich grup interesu, a nawet za przejaw skrajnie lewicowych ideologii. Znamienne jest zresztą przypinanie ideologicznych łatek zagadnieniom, które z punktu widzenia efektywności funkcjonowania miasta powinny pozostawać politycznie bezbarwne i stanowić wyraz po prostu profesjonalizmu, a nie takich czy innych przekonań. W konsekwencji zmiany sposobu myślenia o zrównoważonym transporcie są widoczne dopiero od kilku lat i wciąż wydają się zbyt powolne w stosunku do trendu obserwowanego na zachód od Polski, a nawet w innych polskich miastach.

W przypadku natomiast transportu zbiorowego podnoszone niejednokrotnie argumenty o uciążliwości tramwajów (powodują korki, zabierają przestrzeń samochodom) i ich złym wpływie na stan nawierzchni drogowej czy o pasach dla autobusów jako przyczynach zmniejszenia przepustowości zdają się wskazywać, że Łódź z urbanistycznego punktu widzenia jest miastem, natomiast z punktu widzenia poczucia miejskiego dobra wspólnego – chyba jeszcze jedynie dużym skupiskiem ludności. Jako społeczeństwo „doganiające”, więc wciąż tkwiące w zapóźnieniach cywilizacyjnych, zdajemy się traktować samochód jako najwyższy symbol statusu, a prawo do jego posiadania i niedrogiego użytkowania niemalże jak konstytucyjne prawo do wolności. Tymczasem miasta w krajach Europy Zachodniej, a nawet Ameryki Północnej i Południowej, już co najmniej kilkanaście lat temu dostrzegły, że słabo rozwinięte systemy transportu zbiorowego pchają je w kierunku pułapki transportowej polegającej na niemożności poradzenia sobie ze zjawiskiem kongestii w sytuacji lawinowo rosnącej liczby użytkowanych aut. W miastach tych zatem dobrze rozwinięty transport zbiorowy nie jest złem koniecznym, na które skazani są biedniejsi mieszkańcy, ale wyrazem sprawności infrastrukturalnej i wysokiego poziomu rozwoju. Jeśli jako jedno z podstawowych kryteriów miejskości zaakceptujemy budowanie wspólnoty mieszkańców – w tym wspólnoty interesów – zrozumiemy, że miasto nie jest prostą sumą partykularnych dążeń każdego z mieszkańców z osobna. Używając języka ekonomii, można stwierdzić, że jeśli transport miejski pozostaje zdominowany przez samochody, to chęć każdego kolejnego użytkownika tego systemu do poprawy swojej sytuacji (zaspokojenia potrzeby transportowej) będzie powodowała pogorszenie sytuacji pozostałych użytkowników (wystąpi mechanizm tzw. negatywnych efektów zewnętrznych). Jeśli natomiast użytkownicy systemów transportowych będą skłonni do wybierania

alternatywnych środków transportu (w tym przede wszystkim środków transportu zbiorowego), czyli w języku ekonomii będą skłonni do kooperacji, doprowadzi to do sytuacji poprawy ich indywidualnych sytuacji w tym zakresie (obniżą bowiem koszty i skrócą czas przemieszczania się).

Coraz więcej miast zauważa zatem, że tworzenie zrównoważonych systemów transportowych sprzyja budowaniu przestrzeni przyjaznych mieszkańcom, przyczyniając się do poprawy jakości ich życia, a w długim okresie ich konkurencyjności. Transport zrównoważony nie jest zatem modą, ale tendencją uzasadnioną wieloma obiektywnymi czynnikami. Wśród czynników tych – poza wspomnianym ograniczaniem mechanizmu negatywnych efektów zewnętrznych w transporcie – wskazać można także wzrastającą w lawinowym tempie liczbę użytkowników rowerów jako miejskiego środka transportu (na ten „wzrost popytu” sprawne władze powinny umieć zareagować) czy też rozwój przestrzenny aglomeracji miejskich powodowany procesami suburbanizacyjnymi, który paradoksalnie skłania ludzi do korzystania z transportu zbiorowego jako sprawniejszego z punktu widzenia ich indywidualnych preferencji (w Polsce potwierdza to choćby korzystna od wielu lat sytuacja ekonomiczna przedsiębiorstw transportowych Trójmiasta czy aglomeracji warszawskiej).

Wartość energooszczędności

Trudno również nie przywołać innych argumentów, czyniących działania w zakresie rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego niezwykle racjonalnymi. Jednym z głównych czynników upowszechnienia się tej koncepcji pozostaje niewątpliwie kontekst energooszczędności, niekoniecznie nawet rozumiany w kategoriach ochrony zasobów naturalnych, lecz po prostu dążenia do poszukiwania alternatywnych sposobów przemieszczania się w sytuacji rosnących cen ropy naftowej. Ponadto w wielu krajach – w tym przede wszystkim w krajach europejskich – nie bez znaczenia pozostaje szybko postępujący proces starzenia się społeczeństw. Ponieważ skutkuje on zmniejszającą się mobilnością i powrotem do chęci organizowania sobie życia wokół małych przestrzeni, prowadzi on również do rosnącego zainteresowania dostępnością przyjaznego transportu zbiorowego.

Nie tylko jednak społeczności osób starszych zaczynają organizować swoje miejskie aktywności w relatywnie mało odległych przestrzeniach. Tendencję tę – w przypadku wielu miast dostrzeganą już dziś w postaci fal powrotu do centrów miast – obserwujemy także wśród osób młodych oraz osób w wieku średnim, reprezentujących zwykle zawody zaliczane do tzw. kreatywnych. Współcześnie coraz więcej sektorów działalności gospodarczej wymaga od przedsiębiorców i pracowników ciągłego tworzenia nowych pomysłów i rozwiązań oraz uczenia się przez całe życie. Tak rozumiana kreatywność wymaga nie tylko infrastruktury umożliwiającej zdobywanie wiedzy (edukacja, dostęp do technologii informacyjno-komunikacyjnych), ale także środowiska inspirującego do twórczego myślenia. Okazuje się, że skoro tego



typu praca już dawno wyszła poza mury zakładów pracy (nie dziwi już nikogo widok osób pracujących za pomocą urządzeń elektronicznych w kawiarniach, parkach czy miejskich placach), elementem środowiska sprzyjającego kreatywności staje się dobrze urządzona i skomunikowana przestrzeń publiczna miast. W takim ujęciu eliminacja lub ograniczenie na wielu miejskich ulicach i placach transportu osobowego na rzecz komunikacji zbiorowej, rowerowej i pieszej uznawane jest przez urbanistów za ważny czynnik budowania nowoczesnego i kreatywnego miasta. Reorganizacja w tym duchu systemów komunikacyjnych obszarów centralnych miast ma zresztą jeszcze inną zaletę – przyczynia się do ochrony materialnego dziedzictwa kulturowego, a z ekonomicznego punktu widzenia – poprzez udostępnienie atrakcyjnych przestrzeni publicznych – przyciąga do nich nowych użytkowników, co z kolei stwarza szansę dla ożywienia lokalnej przedsiębiorczości. Wieloletnie badania, prowadzone równolegle w Kopenhadze oraz San Francisco, wskazały, że w pierwszym przypadku wprowadzanie ulic tylko dla pieszych zwiększyło liczbę ich użytkowników – potencjalnych klientów – ponad trzykrotnie w ciągu 25 lat¹, w drugim przypadku natomiast natężenie ruchu samochodowego niemal całkowicie wyeliminowało z ulicy jej codziennych użytkowników².

Na zakończenie można przytoczyć wreszcie argument o charakterze marketingowym – obecnie coraz większa liczba miast niemieckich i francuskich szczydzi się takim projektowaniem przebiegu nowo wprowadzanych lub modernizowanych linii tramwajowych, które nie tyle zwiększa przepustowość, ile dostępność najbardziej atrakcyjnych przestrzeni miejskich. Innymi słowy, tramwaj staje się jednocześnie sprawnym środkiem transportu oraz atrakcją turystyczną i powszechnie dostępną metodą zwiedzania miast.

Nieporozumienia wokół zrównoważonego transportu

Stawiając pytanie, dlaczego zagadnienie zrównoważonego transportu interpretowane jest w Polsce – niesłusznie i niepotrzebnie – w kategoriach niemalże konfliktu społecznego, należałoby w pierwszej kolejności wskazać niewątpliwie na pewne cechy osobowościowe Polaków (Łódź nie wydaje się w tym aspekcie wyróżniać w istotny sposób na tle innych miast). Wydaje się, że z jednej strony powszechny wśród nas indywidualizm, a z drugiej strony skłonność do wyrażania ostrych sądów na tematy, na których niekoniecznie się znamy (znane jest wszakże powiedzenie, że każdy Polak o leczeniu i budowie domów wie wszystko), dają o sobie znać także w odniesieniu do systemów transportowych. Cechy te prowadzą między innymi do tego, że np. dyskurs na temat miejskiej polityki rowerowej nazbyt często uprawiany jest w sposób uproszczony. Sprowadzanie tej dyskusji do prostych schematów „kierowcy kontra rowerzyści” czy „piesi kontra kierowcy” powoduje szybkie zapomnienie, że każdy mieszkaniec miasta przeciętnej wielkości nawet w ciągu jednej doby bywa zwykle jednocześnie szoferem, pasażerem autobusu, taksówki, rowerzystą czy nade wszystko pieszym. Prowadzona

w tym duchu dysputa siłą rzeczy zatem konfliktuje i wyolbrzymia wyobrażenie, że każde działanie w zakresie polityki transportowej korzystne dla jednego środka transportu musi kończyć się upośledzeniem pozostałych i w konsekwencji – z uwagi na opór społeczny – czyni niemożliwymi wiele pożądaných zmian.

Kolejna przyczyna waśni i nieporozumień wynika ze wspomnianych prób opracowania koncepcji zrównoważonego transportu w ramy ideologiczne. Na oczach współczesnych mieszkańców polskich miast – i problem ten nie omija Łodzi – rodzi się mýt, że zrównoważony rozwój to koncepcja lewicowa. Niejednokrotnie zatem wprowadzanie zakazu ruchu samochodów osobowych jest wręcz interpretowane jako atak na wolność jednostki, gdzie zła władza (organizator transportu w mieście) ogranicza możliwość zaspokajania potrzeb transportowych przez każdego z indywidualnych użytkowników z osobna, nie pozwalając systemowi transportowemu osiągnąć stanu pożądaney równowagi. Na takie właśnie argumenty powołują się niejednokrotnie przeciwnicy ograniczania indywidualnego ruchu kołowego na rzecz środków transportu zbiorowego czy też rowerów lub ruchu pieszego. Zwolennicy takiej argumentacji zdają się zatem zapominać, a często po prostu nie wiedzą lub nie chcą wiedzieć, że zjawiskami w obszarze transportu miejskiego rządzą prawa powszechne dla dużych systemów infrastruktury technicznej, takie jak występowanie efektów zewnętrznych czy monopolu naturalnego. Zapominają, że w takich warunkach zarządzający miastem mogą, a nawet powinni sterować popytem na różnorodne środki transportu (poprzez system nakazów, zakazów, opłat, zachęt, działań promocyjnych itd.). „Sterowanie” takie w gruncie rzeczy uznać należy za przejaw samorządowej przedsiębiorczości podobnej do tej, którą realizują przedsiębiorstwa ze pomocą swoich strategii cenowych i przyciągania klientów.

Wyjść spod domeny inżynierów

Niewiedzę zresztą uznać można za kolejną przyczynę zastępowania racjonalnych działań w zakresie unowocześniania miejskich systemów transportowych pustą dyskusją. Należy podkreślić, że w Polsce, w tym i w Łodzi, niemal nie ma specjalistów, którzy potrafią projektować systemy transportu zrównoważonego w mieście. Zagadnienie polityki transportowej wciąż uznawane jest za domenę przede wszystkim inżynierów ruchu. Fachowcy ci pozostają stosunkowo bogato wyposażeni w wiedzę na temat technicznych warunków organizacji transportu, niestety jednak często pozbawieni są umiejętności spojrzenia systemowego oraz planowania infrastruktury nie z punktu widzenia prostej obserwacji natężenia ruchu, ale z punktu widzenia obecnych i przewidywanych potrzeb użytkowników. Umiejętność holistycznego i bardziej wyrafinowanego projektowania poszczególnych elementów infrastruktury komunikacyjnej w mieście dopiero się kształtuje i wzbogacana jest o coraz liczniejsze dobre przykłady z innych miast. Szkoda, że w Łodzi umiejętność tę posiadają obecnie nieliczni akademicy oraz społecznicy, nie zawsze poważnie traktowani przez władze lokalne.

Kluczowym wyzwaniem pozostaje zatem zmiana obecnej sytuacji. Co wobec tego można zrobić? Przede wszystkim – mądrze tłumaczyć, czym jest idea zrównoważonego transportu. Mądre tłumaczenie polegać powinno przy tym przede wszystkim na uświadamianiu opinii publicznej, że np. ograniczanie lub wyłączenie ruchu kołowego we fragmentach miast jest zabiegiem niekorzystnym jedynie pozornie, w długim okresie czasu przynosi bowiem korzyści w postaci mniejszego natężenia ruchu, szybszego czasu przemieszczania się czy zwiększania komfortu podróży innymi środkami transportu. Mądre tłumaczenie to także przemyślane i poparte dobrymi praktykami prowadzenie konsultacji społecznych różnorodnych projektów zmian w zakresie infrastruktury komunikacyjnej.

W lutym 2012 roku w Łodzi przeprowadzono konsultacje społeczne przebiegu nowo projektowanej linii tramwajowej mającej w przyszłości połączyć peryferyjny Olechów z centrum miasta. Wśród kilku poddanych dyskusji propozycji znalazły się wówczas dwie skrajne: jedna proponująca przebieg tramwaju wzdłuż ulicy Rokicińskiej, oddalonej od osiedla mieszkaniowego na tyle, że trudno spodziewać się istotnego popytu mieszkańców na nowe połączenie, oraz druga – przebiegająca przez środek osiedla oraz znajdujący się na nim park, zapewniająca dotarcie do niej znacznej liczbie osób z miejsca ich zamieszkania w czasie ok 6-7 minut. Niestety, sposób przeprowadzenia konsultacji społecznych potrafił wyeksponować jedynie ułomności drugiego z rozwiązań i spowodował odrzucenie rozwiązania stanowiącego realną alternatywę dla innych środków transportu. Niewykorzystanie w trakcie konsultacji przebiegu linii materiałów multimedialnych, opinii ekspertów oraz dobrych praktyk z innych miast europejskich doprowadziło do odrzucenia tego projektu na rzecz mniej efektywnego z punktu widzenia atrakcyjności dla klientów przebiegu trasy. Tymczasem zastąpienie podejścia technokratycznego zaangażowaniem w dyskusję z mieszkańcami specjalistów ds. konsultacji społecznych mogłoby zaowocować przyjęciem rozwiązań zgodnych z ideami zrównoważonego transportu. Wobec powyższego postulować należałoby odebranie „pełni władzy” w zakresie rozwiązań komunikacyjnych inżynierom od drogownictwa i technokratom i podzielenie się nią z innymi specjalistami, zdolnymi w bardziej skuteczny sposób obserwować rzeczywiste potrzeby ludzi i potrafiącymi przekonywać do rozwiązań, które ze względu na swe nowatorstwo budzą uzasadnione obawy społeczne.

Jedno z najważniejszych wyzwań w zakresie społecznej popularyzacji koncepcji zrównoważonego transportu spoczywa jednak niewątpliwie na decydentach. Wiąże się ono z rzadką umiejętnością równoważenia konieczności konsultowania niepopularnych posunięć ze zdolnością brania odpowiedzialności za decyzje. Decyzje, które w wielu przypadkach wiążą się z działaniem „pod prąd” i które przyniosą pożądaną skuteczną dopiero w długim okresie. Wymaga to oczywiście pewnej odwagi, a przede wszystkim posiadania długookresowej wizji rozwoju w mieście transportu przyczyniającego się do poprawy jakości życia i budowania pozycji konkurencyjnej.

Inspiracją dla lokalnych liderów może pozostawać Jaime Lerner, wieloletni burmistrz brazylijskiej Kurytyby i gubernator stanu Parana, który szacunek społeczności lokalnej zbudował przede wszystkim w oparciu o głęboką reorganizację systemu transportu zbiorowego, nie bojąc się przy tym podejmować niepopularnych początkowo decyzji. Mając w pamięci, że rodzice Pana Burmistrza pochodzą z Łodzi, pozostaje mieć nadzieję, że miasto nasze potrafi zrodzić kolejnych wizjonerów na jego miarę. Oby tylko zostali wysłuchani z uwagą.

Mariusz Sokołowicz

– doktor nauk ekonomicznych.

*Pracownik naukowy Katedry Gospodarki Regionalnej
i Środowiska w Instytucie Gospodarki Przestrzennej*

Uniwersytetu Łódzkiego.

Pełnomocnik Rektora UŁ ds. Zrównoważonego Transportu.

Przypisy:

1. Jan Gehl – red., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM, Kraków 2009, s. 32-33.
2. Appleyard, D., Lintell, M., *The Environmental Quality of City Streets*, [w:] „Journal of American Institute of Planners”, JAIP, t. 38, nr 2, 1972, s. 84-101.

Program *Atrakcyjne Przestrzenie Miejskie 2020+*¹

Czemu służą ulice w Łodzi?

pierwsze kolumny

Kwestią oczywistą jest fakt, iż transport miejski odbywa się w przestrzeni ulic. Po wszechnie jednak, szczególnie w Łodzi, ulice utożsamia się wyłącznie z przemieszczaniem się osób i towarów. Często na pytanie: „czemu służą ulice?”, odpowiadamy: „jeżdżeniu”, a na pytanie: „czym jest ulica?”, odpowiadamy: „jezdnią”. Z pewnością jest ona elementem składowym jezdni. Ale wszak chodnik jest też ulicą, choć tylko kolejną z jej części. Dlatego utożsamianie ulicy miejskiej wyłącznie z powierzchnią, po której poruszamy się jakimś pojazdem, nie wyczerpuje całego spektrum zagadnień związanych z możliwościami, jakie niesie ze sobą ta szczególna przestrzeń publiczna.

Mówimy: idziemy „na Piotrkowską”. Czym jest Piotrkowska? Ulicą. Idziemy zatem „na ulicę”. Naszym celem jest więc „znalezienie się” w tej przestrzeni i korzystanie z jej dobrodziejstw. To różne sklepy, kawiarnie, ogródki gastronomiczne, a od niedawna również ławki i drzewa. Nie traktujemy zatem tej ulicy jedynie jako ciągu komunikacyjnego, lecz również jako „coś więcej”. Oczywiście wyobraźni widzimy raczej żywy organizm, który posiada konkretny kształt. Jego definicją przestrzenną są elewacje budynków i posadzka, o jego vitalności zaś decydują dostępne usługi, ciekawe wydarzenia, mała architektura (np. wspomniane ławki) oraz przede wszystkim inni ludzie, którzy się tam znajdują.

Piotrkowska jest oczywiście wyjątkowa, jednak wszystkie wymienione przeze mnie elementy posiada również każda inna ulica Strefy Wielkomiejskiej Łodzi. Porównajmy ją chociażby z ulicami Kilińskiego czy Gdańską. Jakie można zauważyć podobieństwa, a jakie różnice? Z pewnością ulice te mają inny charakter, innego ducha miejsca. Jednak na każdej z nich poruszamy się wśród kamienic, odkrywając niekiedy piękno fasad. Tę cechę posiadają praktycznie wszystkie ulice w centrum Łodzi. Co jakiś czas możemy natrafić na pałac czy willę miejską, znaleźć zielony skwer lub zrewitalizowaną fabrykę. Wiele jednak budynków jest zaniedbanych, co utrudnia dostrzeżenie ich pierwotnego piękna. Jest też wiele pustych działek, w których można odnaleźć jedynie ślady starej zabudowy, cienie wspomnień po dawnych mieszkańcach i fabrykantach. Place, które kiedyś tętniły życiem – do południa były targiem, a po południu wolną przestrzenią spotkań – zostały zabudowane prymitywnymi halami, na

długie lata zawłaszczającymi przestrzeń należącą do wszystkich. Jednak pewien rdzeń dobrze zaprojektowanych ulic przetrwał w Łodzi i czeka na docenienie. To różnorodna zabudowa, kształtowana w sposób umożliwiający interakcję między budynkami a przestrzenią ulicy – coś, co profesjonaliści nazywają „aktywnymi granicami” bądź „dialogiem między przestrzenią publiczną a prywatną”. Czyli wyposażenie budynku w witrynę umożliwiającą bezpośredni kontakt z przestrzenią publiczną. To cecha, która najpełniej charakteryzuje miasta europejskie. Szczelnie obudowane ulice oraz place, stworzone najczęściej w oparciu o wyjątkowy, dominujący budynek, znajdziemy zarówno w Londynie, Rzymie, Barcelonie, Paryżu, Budapeszcie, jak i w Łodzi. Wśród polskich miast największą powierzchnię zurbanizowaną w taki sposób ma właśnie Łódź. To wyróżnik naszego miasta. A pewnie i powód do dumy.



Muszę czy chcę?

Mogą być dwa podstawowe powody – o których wspomina duński naukowiec prof. Jan Gehl – dlaczego w ogóle znajdujemy się w przestrzeni publicznej takiej jak ulica. Są one analogiczne do większości aktywności ludzkich. Robimy coś, „bo musimy” albo „bo chcemy”.

Jeśli przemieszczam się, „bo muszę” być w pracy, w szkole, przewieźć meble itp., to powinno być to umożliwione przy użyciu różnych metod przemieszczania się. Każdy człowiek na początku i na końcu swojej drogi jest oczywiście pieszym, aby jednak gdzieś dotrzeć, może użyć różnych pojazdów, w zależności od sytuacji – najodpowiedniejszych. Ulica powinna zatem umożliwiać alternatywę w wyborze środka komunikacji. Nie ma jednak konieczności, a może nawet jest to w ogóle niewskazane, aby każda ulica była przyjazna dla każdego sposobu przemieszczania się. Chociażby dlatego, że ulica, po której mieliby się wygodnie poruszać piesi, rowerzyści, użytkownicy

aut, tramwaje i autobusy, byłaby tak szeroka (a pamiętajmy jeszcze o zieleni, która musiałaby się tam znaleźć), że przemieszczanie się w systemie takich ulic trwałoby bardzo długo, a samo jej przekroczenie byłoby utrudnione dla jakiegokolwiek z wymienionych użytkowników. Konieczne jest zatem zapewnienie różnorodności użytkowania ulic.



pierwsze kolumny

Aby jednak przede wszystkim uznać ulicę, czyli przestrzeń publiczną, za atrakcyjną, żywotną czy dobrze funkcjonującą, potrzebne jest coś więcej niż umożliwienie sprawnego i zrównoważonego transportu. Tak dochodzimy do momentu, w którym ma pojawić się chęć znalezienia się w tej przestrzeni, aby realizować to, czego człowiek wcale „nie musi”. To zaspokajanie potrzeb niezwiązanych z przemieszczaniem się. Im więcej ludzi znajduje się na ulicach z własnej woli, aby realizować różnorodne cele fakultatywne, w stosunku do ilości ludzi, którzy znajdują się tam, bo muszą, tym przestrzeń publiczna uważana jest za lepszą. Szczególnie aktualne jest to teraz, kiedy wiele aktywności można wykonać za pośrednictwem Internetu, bez opuszczania mieszkania. Sformułowanie tej prostej myśli – co zrobić, żeby ludzie chcieli się pojawić w przestrzeni publicznej – jest dobrym punktem wyjścia do rozważań o jakości przestrzeni publicznej i transporcie miejskim.

Istotne jest więc odpowiednie zrównoważenie zachowań użytkowników ulic, aby aktywności „konieczne” nie dominowały nad aktywnościami „dobrowolnymi”. Dopiero umożliwienie wygodnej realizacji potrzeb „przymusowych” i zapewnienie możliwości realizacji potrzeb wyższych świadczy o wysokiej jakości przestrzeni publicznej.

Komfort i jakość życia w mieście

Odpowiednio funkcjonujące miasto, w którym „dobrze się żyje”, to nie tylko doskonałe zarządzane systemy infrastrukturalne i wysokiej klasy budynki. O jego jakości decy-

dują relacje i powiązania między mieszkańcami – od ich aktywności, przedsiębiorczości, kreatywności oraz woli współpracy zależy to, jak miasto będzie się rozwijać. Przestrzenie publiczne odgrywają tu istotną rolę – spoiwa obywatelskiej demokracji (neutralnej płaszczyzny spotkań, wymiany myśli, „bycia razem”, manifestowania swoich poglądów) jako tła ważnych, podniosłych dla społeczności wydarzeń, ale także jako miejsca rekreacji, spacerów, zabawy, przyglądania się innym mieszkańcom, spędzania czasu z bliskimi, prostych interakcji międzyludzkich i tworzenia się w nieformalnej atmosferze nowych znajomości cementujących społeczność. Takie przestrzenie są postrzegane jako bezpieczne, przyczyniają się do poprawienia jakości życia w mieście, są sygnałem atrakcyjności i vitalności miasta.

Można zatem powiedzieć, że wyznacznikiem jakości życia w mieście są dobre przestrzenie publiczne. Z powyższego stwierdzenia wynika konieczność dbania o ulice, place, parki i pasáže przez władze publiczne. Dlatego też zdecydowano o konieczności stworzenia programu działań mających na celu poprawę jakości przestrzeni publicznych².

Konieczne jednak było sprecyzowanie w programie definicji przestrzeni publicznej. Przyjęto następującą, szerszą niż określona w ustawodawstwie polskim:

Przestrzenie publiczne w rozumieniu Programu oznaczają przestrzenie ogólnodostępne, będące własnością publiczną, czyli wszystkich mieszkańców miasta. Elementy środowiska zurbanizowanego widoczne z tej przestrzeni również tworzą jej ramy przestrzenne – wymagają zatem dbałości właściciela o ten element jego własności, który tworzy dobro wspólne.

Dodano dwa zasadnicze zagadnienia – niezwykle ważne zdefiniowanie przestrzenne oraz fakt, iż „dostępność” oznacza również to, co jest „osiągalne” dla zmysłu wzroku, czyli np. widoczne z ulicy (analogicznie do definicji amerykańskich).

Gdy przestrzeń publiczna służy wyłącznie realizacji niezbędnych aktywności ludzkich (czyli np. przemieszczaniu się w konkretnym celu, czekaniu na przystanku, dostarczaniu towarów do sklepów), przyczynia się to w niewielki sposób do jej atrakcyjności i żywotności. Ludzie bowiem będą zawsze w ten sposób z przestrzeni korzystać, niezależnie od tego, jakiej jest jakości. Doskonałym przykładem braku innej niż „konieczna” aktywności na ulicy Piotrkowskiej i w jej pasażach jest jej funkcjonowanie w latach Polski Ludowej zestawione z wybuchem zainteresowania uczestnictwem w jej życiu dzięki wydarzeniom z ostatnich dwóch dekad. Lodowa góra w wakacje, zapisane w księdze Guinnessa przeciąganie czterokilometrowej liny przez całą ulicę, „święto nitki”, „regaty ulicy Piotrkowskiej”, „długa plaża”, Festiwal Światła, Miejski Sylwester na Placu Wolności itd. To przykładowe aktywności przyciągające ludzi na ulicę Piotrkowską w celu innym niż załatwienie koniecznych sprawunków.

Niestety postępująca suburbanizacja miasta i zmniejszająca się liczba mieszkańców centrum przyczyniają się do zmiany sposobu użytkowania ulic, placów i pasażów. Remont Piotrkowskiej daje szansę na ponowne zainteresowanie „wizytówką” miasta, trzeba jednak pamiętać, że Łódź to wiele więcej niż jedna ulica.

Z opisanych powyżej powodów powstaje program dedykowany mieszkańcom Łodzi, którego celem jest nadanie kierunków i wytycznych oraz koordynacja działań zmierzających do poprawy jakości przestrzeni publicznych.

W tym kontekście przestrzenie prywatne pełniące rolę quasi-publicznych (takie jak Manufaktura) mogą pod pewnymi warunkami stanowić uzupełnienie systemu łódzkich przestrzeni publicznych, nie mogą one jednak na dłuższą metę odgrywać w mieście roli dominującej.

Dobrze zagospodarowana, utrzymana i atrakcyjna do przebywania przestrzeń publiczna jest jednym z ważniejszych mierników jakości miasta. Musi być ona zdefiniowana przestrzennie za pomocą pierzei budynków, gdyż to one tworzą ramy przestrzeni miejskiej. Oprócz swej geometrycznej formy i architektonicznego opracowania muszą wchodzić w dialog z przestrzenią, którą wyznaczają za pomocą usług znajdujących się w parterach.

W popularnym ujęciu przestrzeniami publicznymi są place, ulice, aleje, bulwary i pasáže oraz parki i skwery, a także targowiska i place zabaw.

Lepsze ulice, place i parki

Wizję przestrzeni publicznych Łodzi sformułowaliśmy następująco:

Przestrzenie publiczne Łodzi atrakcyjne dla mieszkańców i gości – oddające ducha miejsca – cechujące się wysoką estetyką, żywotnością, dostępnością i bezpieczeństwem, zapewniające możliwość interakcji społecznej.

Dla realizacji wizji potrzebne jest ogólne wskazanie drogi, którą będą precyzowały konkretne działania. Określiśmy więc ideę przewodnią:

Miarą jakości przestrzeni publicznych jest przede wszystkim sposób ich użytkowania – liczba i jakość aktywności ludzi w niej się pojawiających oraz szeroko rozumiane uwarunkowania estetyczne będące narzędziem uatrakcyjniania przestrzeni.

Zasadą porządkowania istniejących i wprowadzania nowych przestrzeni jest możliwość ujawnienia się funkcji aktywizujących „życie między budynkami”³ oraz czytelny podział między przestrzeń publiczną – dostępną dla wszystkich oraz prywatną – dostępną w zależności od woli właściciela.

Wizja ta zostanie osiągnięta poprzez opracowanie i wdrażanie indywidualnych działań dla poszczególnych miejsc tworzących system kluczowych przestrzeni publicznych.

Są cztery wyróżniki przestrzeni publicznej, które decydują o jej sukcesie:

- dostępność;
- długi okres aktywności – przestrzeń sprzyjająca interakcjom społecznym, aktywne granice architektoniczne;
- poczucie tożsamości, dumy i współuczestnictwa mieszkańców;
- dobra jakość i zaprojektowanie komponentów przestrzeni.

W dalszej części dokumentu określiliśmy w precyzyjnych punktach, co dokładnie mamy tu na myśli. Na przykład używając pojęcia „dostępność”, rozumiemy przez to m.in. rzeczywistą dostępność komunikacyjną – dla pieszych, rowerową, komunikacją publiczną oraz indywidualną samochodową – aby zapewnić jak największą liczbę użytkowników, umożliwić im swobodne poruszanie się i opuszczenie przestrzeni. Przez dostępność rozumiemy również taką lokalizację, sposób zaprojektowania i zarządzania przestrzenią, który zachęca użytkowników do korzystania z niej – rozsądnie, w stosunku do potrzeb. Innym przykładem wśród cech precyzujących punkt „poczucie tożsamości” jest wpływ mieszkańców na kształt i funkcjonowanie przestrzeni publicznej – poczucie rzeczywistego zaangażowania miasta w relacje z lokalną społecznością, zachęcanie do współtworzenia przestrzeni i odpowiedzialności za jej stan i funkcjonowanie.

Kluczowe przestrzenie publiczne

Spośród ponad 100 ulic Strefy Wielkomiejskiej konieczne było wybranie tych, które są najważniejsze i możliwe do podniesienia ich jakości w perspektywie roku 2020 i lat kolejnych. Oznaczać ma to zarówno poprawę stanu technicznego i estetyki wszystkich komponentów przestrzeni (pierzaje, posadzka, mała architektura), ale również prymat ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego – poprzez rozwiązania architektoniczno-komunikacyjne oraz ich odpowiednie funkcjonowanie (aktywne partery, wydarzenia, codzienne użytkowanie).

Zgodnie ze *Strategią Przestrzennego Rozwoju 2020+* podstawowym kryterium wyboru było wyjście od stanu istniejącego. System kluczowych przestrzeni publicznych oparty jest o ulicę Piotrkowską oraz historyczne place położone w komfortowej dla użytkownika pieszego odległości. W oparciu o ten „kręgosłup” oraz w związku z pracami nad Nowym Centrum Łodzi, szczególnie w zakresie rewitalizacji i tworzenia nowych przestrzeni publicznych, wyznaczono ciągi ulic (w tym nowych) łączących elementy węzłowe (place, skrzyżowania, dominanty architektoniczne i funkcjonalne).

Ze względu na duży rozmiar kwartałów wielkomiejskich, które powodują, że odległości do pokonania dla pieszych są duże, konieczne jest wsparcie systemu przestrzeni publicznych przez rozbudowaną sieć bezpiecznych dróg rowerowych oraz dobrze funkcjonującą komunikację zbiorową. Konieczne są pewne uzupełnienia sieci, które w wyniku dalszych analiz (w tym studium systemu komunikacyjnego Łodzi) mogą lub wręcz powinny wzbogacić system.

Przyjęty system pozwala na swobodne i niemal „naturalne” rozbudowywanie go na obszary sąsiadujące. Umożliwia to aktywizację nie tylko nowych przestrzeni, ale w ogóle obszarów miasta, które są wykluczone z całości organizmu.

Na system kluczowych przestrzeni publicznych składają się w sumie 32 elementy: 13 placów, 10 fragmentów ulic, 6 pasaży (w tym jako jedna kategoria przyszłe uliczki przy Piotrkowskiej) oraz 3 parki. Dla ułatwienia identyfikacji można powie-

dzień, iż jest to układ ulic od Starego Rynku do projektowanego przystanku Piotrkowska Centrum (czyli Nowomiejska wraz z Parkiem Staromiejskim i oczywiście Piotrkowska), kwadrat ulic Gdańska, Pomorska, Kilińskiego, Narutowicza – Zielona oraz połączone elementy przyległe, jak np. Nowe Centrum Łodzi ze swoim rynkiem, place Dąbrowskiego, Barlickiego czy parki Moniuszki i Sienkiewicza oraz pasaże przy Piotrkowskiej itp.

Nie każda ulica w śródmieściu musi być taka sama

Organizacja życia miejskiego większości ulic w Strefie Wielkomiejskiej Łodzi jest obecnie podporządkowana transportowi: chodniki od strony budynków oraz część jezdni, niekiedy z torowiskiem tramwajowym pośrodku. W wielu miejscach, legalnie lub nie, parkują samochody, często na chodniku, zabierając przestrzeń pieszym, często na jezdni, utrudniając przejazd tramwajom i rowerom. Taki jest obraz większości ulic Strefy Wielkomiejskiej.

Nie służy miastu ulica, którą można tylko przejechać samochodem, bez możliwości parkowania w okolicy punktu, do którego się jedzie. Nie jest też przyjemnie mieszkać przy ulicy, która nie posiada żadnych drzew. Wreszcie trudno w ogóle mówić o przyjaznej ulicy bez odpowiednio zagospodarowanych chodników i bez zróżnicowania zagospodarowania ulic.

Aby osiąść większe rozeznanie w tym, jakim potencjałem dysponują łódzkie ulice, warto poszperać w starych fotografiach, na których widać utraconą klasę, którą kiedyś miały.

Aleja Kościuszki jest oczywiście najszerszą z historycznych ulic centrum Łodzi. Dlatego warto przyrzeć się przykładom innych miast europejskich,



w których wiele ulic jest podobnej szerokości co w Łodzi, oferują jednak szereg zupełnie innych doznań. I nie chodzi tu bynajmniej o architekturę (której nasza przecież nie ustępuje) czy kamienne materiały posadzek, lecz o sposób użytkowania. Nie każda ulica musi być taka sama. Oprócz koniecznych dla transportu miejskiego ulic, w których liczy się przede wszystkim przepustowość, niezwykle istotne są również takie, które będą przyjazne dla mieszkańców albo magnesem dla turystów. Różnego rodzaju handel przyuliczny jest atrakcją wielu miast, często celem samym w sobie. Nie bójmy się tego typu rozwiązań w Łodzi.



Oprócz przedstawionych powyżej przykładów działań praktycznie bezkosztowych istnieją rzecz jasna możliwości różnego rodzaju przebudów, remontów i modernizacji. Zmiana organizacji ruchu jest najczęściej warunkiem koniecznym uzyskania faktycznej poprawy stanu istniejącego. Sama wymiana materiałów, nawet na estetyczniejsze i bardziej wytrzymałe, nie rozwiązuje wszystkich problemów, o których wspominałem wcześniej. Uważam, że konieczne jest wprowadzenie ulic tzw. pieszo-tramwajowych⁴. Jak pokazuje wiele przykładów, takie rozwiązanie jest bezpieczne dla wszystkich użytkowników ulicy, ponadto stymuluje rozwój gospodarczy przestrzeni miejskiej. W Łodzi mamy realizację, która nieco przybliży nas do takiego modelu – fragment ulicy Żwirki – który po przebudowie stał się przyjemnym łącznikiem ul. Piotrkowskiej i al. Kościuszki. Pewne braki, takie jak zbyt wąski chodnik południowy czy brak zieleni i możliwości wystawienia stolików przed witryny, sprawiają, że nie jest to jednak przykład idealny.

Podwórzec miejski

Kolejnym pomysłem alternatywnego zagospodarowania ulic jest „podwórzec miejski, czyli *woonerf*”, który został przedstawiony w trakcie trwania konsultacji społecznych.



pierwsze kolumny

Jak piszą autorzy pomysłu (Hubert Barański i Bartosz Zimny): „Pojęcie to pochodzi z języka holenderskiego i w wolnym tłumaczeniu oznacza «ulicę do mieszkania». [...] Rewolucyjnym podejściem przy projektowaniu stref *woonerf* jest takie gospodarowanie zasobami ulicy, że przy zachowaniu jej wszystkich kluczowych funkcji (komunikacyjnej, zagwarantowania miejsc parkingowych, obsługi przez pojazdy specjalne) można stworzyć przestrzeń o wysokim poziomie bezpieczeństwa, walorach estetycznych,



Wizualizacja przykładowego rozwiązania projektowego ulicy Piramowicza
 Źródło: Fundacja Fenomen – Normalne Miasto
 Rathausmarkt, Hamburg. Różnorodne użytkowanie placu.
 Duża przestrzeń i kameralny fragment.
 Fot. B. Poniatowski

a przede wszystkim miejsca, gdzie przyjemnie można spędzić czas. [...] Można zatem powiedzieć, że *woonerf* jest jednocześnie ulicą, deptakiem, parkingiem i miejscem spotkań mieszkańców". Oczywiście należy dobrze dobierać ulice, które mogą zostać przekształcone na „podwórzec miejski”, tak aby pozostałe cele modelu komunikacji w mieście mogły zostać osiągnięte.

Zgodnie ze *Strategią Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+* oraz wynikającą z niej *Strategią Przestrzennego Rozwoju Łodzi 2020+* miasto powinno rozwijać się „do wewnątrz”. Oznacza to m.in. rozkwit centrum i zwiększenie się liczby mieszkańców oraz ożywienie gospodarcze i rozwój kultury miejskiej. Hasło „Łódź kreuje” zobowiązuje do poprawy jakości życia w mieście w oparciu o dziedzictwo, które Łódź posiada. Komfort zamieszkania – czyli to, co jest przestrzenią prywatną mieszkań i podwórek – musi być uzupełniony o komfort przebywania w przestrzeni publicznej, a więc w obrębie ulic. W Łodzi jedno i drugie jest możliwe do osiągnięcia dzięki optymalnej formie, którą posiada centrum naszego miasta.

Bartosz Poniatowski
– architekt, doktorant na Politechnice Łódzkiej,
koordynator Zespołu Obsługi Ulicy Piotrkowskiej i Strefy Wielkomiejskiej

Przypisy:

1. Niniejszy artykuł pozostaje w ścisłym związku z treścią programu *Atrakcyjne przestrzenie Miejskie 2020+. Program działań mających na celu poprawę jakości przestrzeni publicznych w Łodzi*, będącego na dzień składu tekstu w procedurze opiniowania przez jednostki UMŁ. Głównymi autorami programu są Bartosz Poniatowski i Szymon Nogalski, pracownicy Biura Architekta Miasta. Nadzór merytoryczny nad treścią dokumentu sprawuje Architekt Miasta Łodzi prof. Marek Janiak.
Niniejszy artykuł zawiera autocytowania ww. Programu w objętości poniżej 30% tekstu.
2. Obowiązek ten wynika z uchwały Rady Miejskiej Łodzi przyjmującej *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy* (uchwała nr XCIX/1826/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 27 października 2010 r.).
3. Pojęcie użyte w polskim tłumaczeniu książki J. Gehla *Życie między budynkami*.
4. Z dopuszczeniem zdobywającego coraz większe zainteresowanie ruchu rowowego.

Fot. ze zbiorów autora

Łódzka Kolej Aglomeracyjna

Skorzysta Miasto i Województwo

Z Teresą Woźniak, koordynatorką wdrożenia systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, rozmawia Marcin Kieruzel

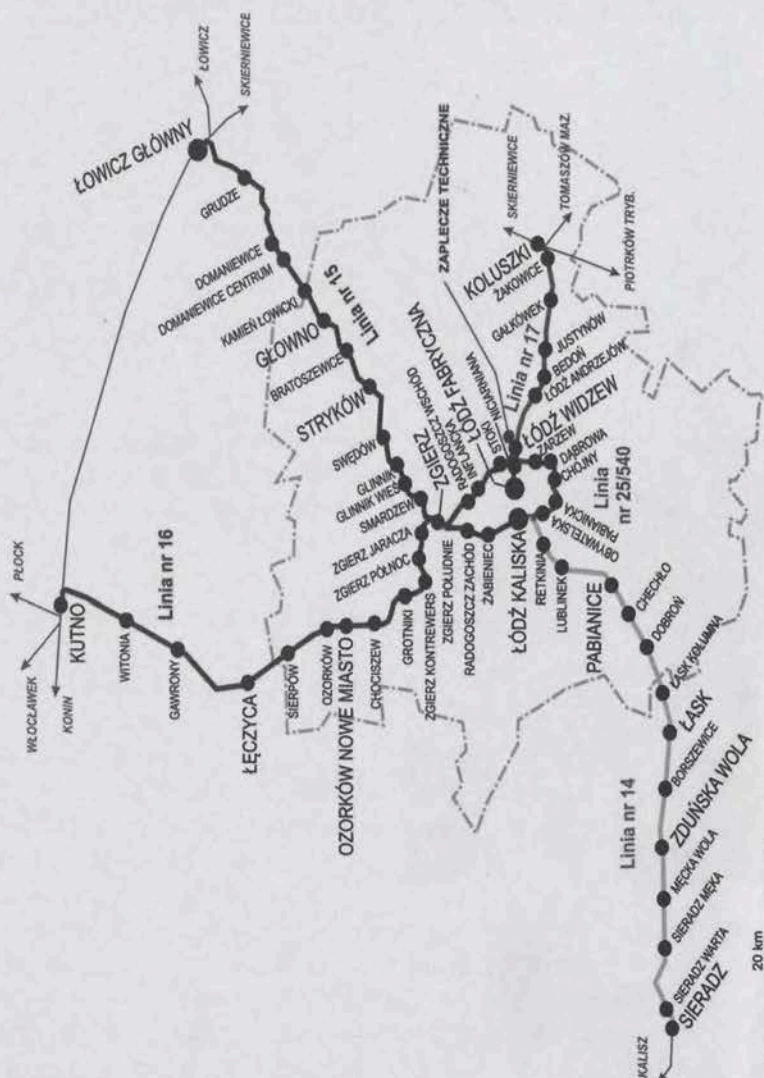
pierwsze kolumny



Pani Dyrektor, polska kolej to dzisiaj kilka, jeśli nie kilkanaście spółek, spośród których każda zajmuje się trochę innym wycinkiem kolejowego rzemiosła i odpowiada za trochę inne zadania. Wśród tych spółek mamy też kilku przewoźników: Przewozy Regionalne, Intercity, Arriva. Po co w takim kontekście potrzebna jest nam jeszcze Łódzka Kolej Aglomeracyjna?

Już na samym wstępie chciałabym podkreślić, że Łódzka Kolej Aglomeracyjna to nie tylko przewoźnik, nie tylko tabor i zaplecze dla niego. Powołana przez Marszałka Województwa Spółka pod nazwą Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. będzie się oczywiście zajmowała organizowaniem przewozów, ale my budujemy coś więcej, a mianowicie cały system Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Zakłada on nie tylko uruchomienie przewozów osobowych, ale również m.in. stworzenie na każdym z przystanków węzłów intermodalnych. Ich zadanie będzie polegało na integrowaniu komunikacji kolejowej z komunikacją publiczną (autobusami, tramwajami) oraz ruchem samochodowym, rowerowym i pieszym. Innymi słowy chodzi o to, żeby podróżny mógł łatwo przesiąść się np. z autobusu na pociąg, żeby nie obawiał się zaparkować samochodu lub roweru w pobliżu dworca. Stworzenie takich węzłów wymaga oczywiście ścisłej współpracy wielu podmiotów; partnerami naszego projektu są nie tylko Polskie Linie Kolejowe S.A., które zarządzają infrastrukturą torowisk, ale także miasta, gminy i powiaty, na terenie których znajdują

Trasy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej



się przystanki ŁKA. Każdy z tych podmiotów administracji samorządowej musi w swoich planach zagospodarowania przestrzennego uwzględnić zaplecze dla węzłów intermodalnych, dopiero na bazie takich planów możemy zakładać na ten cel środki, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego.

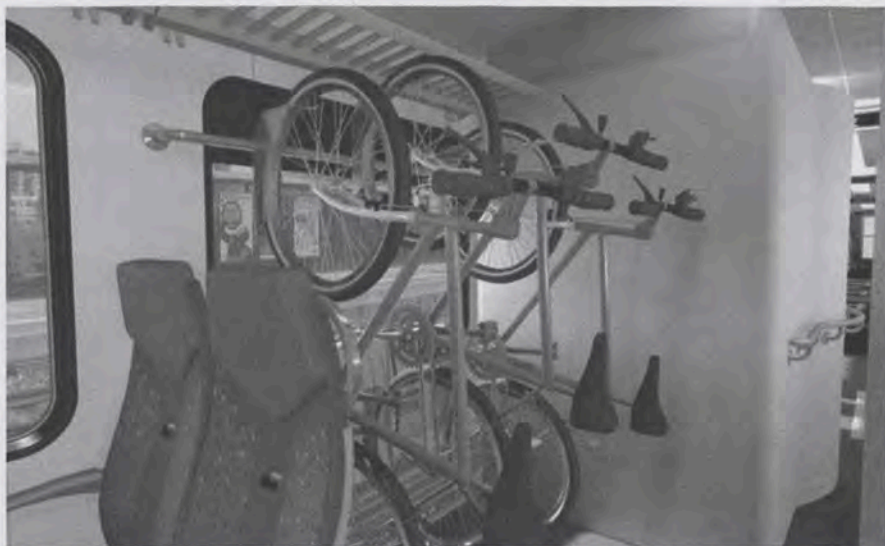
Ale nie tylko węzły, projekt uruchomienia systemu przewiduje również gruntowną modernizację przystanków oraz – co chyba szczególnie ciekawe dla pasażerów – powstanie nowych. Mieszkańcy naszego regionu będą mogli podróżować pociągiem np. ze stacji Łódź Radogoszcz Zach., Łódź Pabianicka czy Łódź Stoki.

Kolejnym ważnym zadaniem, które składa się na system Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, jest integracja biletowa. Nie będzie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej bez wspólnego biletu i wspólnej taryfy, nie będzie jej też bez wspólnego systemu informacji dla pasażerów.

Dzisiaj jesteśmy na początku drogi budowy systemu. Województwo kupuje 20 nowoczesnych pociągów, województwo buduje zaplecze dla tego taboru, a Polskie Linie Kolejowe starają się poprawić stan infrastruktury torowisk. Myślę jednak, że największe wyzwanie polega na tym, żeby ta infrastruktura zaczęła rzeczywiście służyć mieszkańcom, żeby była skrojona na ich potrzeby i żeby zafunkcjonowała jako system. Innymi słowy chodzi o to, żeby kolej i region zrosły się w jeden organizm.

W środowisku kolejowym mówi się jednak często, że „Łódź nie ma szczęścia do kolei”. Pociągi międzynarodowe omijają nasze dwor-





ce. Podróżującym składami dalekobieżnymi przejazd przez Łódź kojarzą się chyba przede wszystkim ze „zwolnieniami” na trasie od dworca Widzew do Łodzi Kaliskiej. A większość pasażerów w transporcie lokalnym przejęły autobusy lub niewielkie firmy oferujące tanie przejazdy tzw. „busikami”. Czy jest szansa, żeby tę sytuację zmienić?

Łódzka kolej Aglomeracyjna nie tylko ma szansę, ale na pewno to zmieni. Przyczyn tego, że „Łódź nie ma szczęścia do kolei”, należy chyba szukać w historii, konkretniej w XIX w. Ma to oczywiście związek z polityką mocarstw zaborczych, dla których kolej miała też potężne znaczenie militarne. M.in. dlatego linia Kolei Fabrycznej z Koluszek nie została nigdy przedłużona w kierunku zachodnim. Przez lata rzeczywiście mówiło się z przekąsem, że Łódź ma swoje dwa dworce: jeden w Koluszkach, drugi w Kutnie. Bo przez te właśnie stacje Łódź jest połączona z najważniejszymi, również międzynarodowymi szlakami kolejowymi (historyczną carską koleją Warszawsko-Wiedeńską i pruską koleją do Berlina).

Jestem jednak przekonana, że na naszych oczach ta sytuacja się diametralnie zmienia. Budowa nowego dworca Łódź Fabryczna i planowanej trasy średnicowej pozwoli wreszcie połączyć w jeden system dwa ukształtowane oddzielnie układy kolejowe i tym samym faktycznie „zawiązać” łódzki węzeł kolejowy. A myślę i wierzę w to, że uda nam się również wybudować kolej dużych prędkości, która będzie przejeżdżała przez nowy Dworzec Fabryczny. Obserwując europejskie i światowe trendy w kolejnictwie, poparte zresztą wynikami licznych badań, można zauważyć, że dziś największe szanse rozwoju mają z jednej strony koleje regionalne i metropolitalne,

dobrze zintegrowane z istniejącymi układami komunikacyjnymi, a z drugiej właśnie koleje dużych prędkości. Kolej międzymiastowa, kolej średnich długości nie wytrzymuje już konkurencji z autostradami.

Mamy więc bardzo ciekawe perspektywy. Patrząc na historię kolei w naszym regionie, można powiedzieć, że wręcz rewolucyjne.

Z drugiej strony dobrze jednak, że wspomina Pan o tym łódzkim kolejowym fatum. Uważam bowiem, że ten „brak szczęścia” jest też być może kwestią trochę psychologiczną. Zdajemy sobie sprawę, że sukces kolei aglomeracyjnej zależy nie tylko od nas... Komfortowe, czyste i dobrze skomunikowane z innymi środkami transportu pociągi muszą jeszcze utrafić w komunikacyjne gusta i przyzwyczajenia mieszkańców. Musimy tych mieszkańców przekonać, że kolej znów może stać się atrakcyjna i funkcjonalna.

Myśmy, jako społeczeństwo kilka czy już nawet kilkanaście lat temu, tak zachwycili się samochodami, że zapewne trochę czasu minie, zanim znudzi nam się stanie w korkach. Choć jednocześnie obserwuję, że powoli, acz sukcesywnie – szczególnie w miastach – wraca moda na podróżowanie alternatywnymi wobec samochodu środkami transportu, w tym pociągiem. Od dwóch lat organizujemy wycieczki pod hasłem „pociągami w Łódzkie”, na które zapraszamy mieszkańców. Nie chodzi tylko o to, żeby zaprezentować najnowszy tabor, ale przede wszystkim o to, żeby na nowo przyzwyczajając do kolei tych ludzi, którzy się od niej odzwyczaili. I z dużą satysfakcją stwierdzam, że taka forma „pociągowej turystyki” się sprawdza – np. na ostatnią wycieczkę do parowozowni w Skierniewicach stawili się na peronie dworca Łódzka Kaliska ponad 500 chętnych.

W Strategii Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+ za jeden z ważniejszych priorytetów uznano „wzmocnienie funkcji metropolitalnych” miasta. Ten cel ma być realizowany m.in. poprzez: „budowę wspólnego dla miast i gmin metropolii łódzkiej systemu transportowo-komunikacyjnego”. Jak ma się projekt ŁKA do tych planów Miasta?

Świetnie zdajemy sprawę z tych strategicznych planów miasta. Zresztą wzmocnienie funkcji metropolitalnych Łodzi czy innymi słowy „integracja” regionu i jego stolicy jest także i naszym celem. Kierujemy się tutaj również wskaźnikami ekonomicznymi. Liczne przykłady z Europy i ze świata wskazują na to, że zawsze wdrożenie funkcjonalnej aglomeracyjnej lub metropolitalnej nastawionej na ruch pasażerski kolei wiąże się z istotnym wzrostem gospodarczym, tak dla regionu, jak i dla jego stolicy.

Nie musimy zresztą daleko szukać. Weźmy chociażby sąsiednie Województwo Mazowieckie, w którym funkcjonują aż trzy koleje regionalne: Koleje

Mazowieckie, Szybka Kolej Miejska i Warszawska Kolej Dojazdowa. Każda miejscowość, do której te linie docierają, otrzymuje jednocześnie istotny zastrzyk gospodarczy. Podobnie jest w rejonie Trójmiasta. Mogłabym mnożyć jeszcze przykłady z Francji i Niemiec.

Oczywiście wymierne, obopólne dla miasta i regionu korzyści z tego projektu to kwestia przyszłości. Chciałam jednak podkreślić, że już dziś ta współpraca z miastem jest bardzo szeroka i dobrze się układa. Obecnie zajmujemy się wspólnie – w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego – kwestią budowy nowych oraz modernizacji istniejących przystanków na potrzeby ŁKA. Mam na myśli m.in. Radogoszcz Zachód, ważne przystanki Pabianicka i Dąbrowa. Ponadto – już poza tym projektem – powstają przystanki Stoki, Marysin. Mamy też razem z miastem w dalszych planach wybudowanie przystanków Radogoszcz Wschód oraz Przybyszewskiego.

W przypadku tych „miejskich” przystanków ŁKA szczególnie istotna jest wspomniana kwestia intermodalności. Staraliśmy się lokować te stacje w miejscach, które stwarzają szansę na jak najlepsze połączenie z transportowym krwioobiegiem Łodzi. Świetne przykłady to choćby Przybyszewskiego i Pabianicka – ulice, na których skupia się tranzyt między dzielnicami, a jednocześnie ważne węzły przesiadkowe dla pasażerów komunikacji miejskiej. W obu tych przypadkach ułożenie przystanku kolejowego jest samo w sobie nieco problematyczne (na Przybyszewskiego tory przebiegają pod jezdnią, a na Pabianickiej nad) i wymaga np. pobudowania specjalnych wind dla pasażerów. Priorytetem była jednak przede wszystkim lokalizacja oraz szanse integracji kolei z komunikacją miejską.



Dzięki tej dobrej współpracy pierwszy etap projektu „przystankowego” uda nam się zakończyć do września bieżącego roku.

Budowa ŁKA to projekt wieloetapowy. Spróbujmy „rozebrać” go na części. Z grubsza podstawowym celem jest stworzenie tutaj czterech linii kolejowych... Gdzie i jak często będziemy mogli dojechać ŁKA?

Tak, obecnie planujemy cztery kierunki. ŁKA pojedziemy do Sieradza, Kutna, Łowicza i Koluszek. Kwestia regularności kursowania pociągów jest dla nas bardzo istotna. Wzbudza zresztą ostatnio ożywione dyskusje. Musimy jednak wziąć pod uwagę, że Łódzka Kolej Aglomeracyjna bazuje na istniejącej infrastrukturze torowej, zarządzanej przez Polskie Linie Kolejowe S.A. W przypadku linii do Sieradza i Koluszek ta infrastruktura, choć wymaga modernizacji, to pod względem przepustowości wydaje się dla naszych celów wystarczająca. Planujemy tutaj docelowo uruchomienie kursów co pół godziny w czasie dużego natężenia podróży oraz co godzinę poza szczytem. Trudniejsza jest sytuacja na trasach do Łowicza i do Kutna, gdzie mamy linie jednotorowe. Taka sytuacja wymusza oczywiście ograniczenia. Weźmy również pod uwagę, że ŁKA nie jest ani zarządcą, ani jedynym użytkownikiem tych linii, więc kwestia częstości kursowania pociągów to wypadkowa przepustowości torowiska z jednej strony, a negocjacji z Polskimi Liniami Kolejowymi z drugiej. Pamiętajmy bowiem, że po tych liniach będą cały czas poruszały się również pociągi Intercity, InterRegio czy pociągi towarowe Cargo. Niestety jedyne, co możemy zrobić w takiej sytuacji, to namawiać naszego partnera PLK S.A. na modernizację i rozbudowę tych tras. Walczymy o to zresztą bardzo intensywnie, do tego stopnia, że PLK wyznaczyło nam nawet ze swojej strony specjalnego opiekuna, z którym współpracujemy w gestii decyzji odnoszących się do stanu technicznego, zmniejszania ograniczeń prędkości i przepustowości linii kolejowych.

Czy stan linii kolejowych jest dzisiaj największym zagrożeniem dla ŁKA?

Podkreślam, że Urząd Marszałkowski i sam Marszałek Stępień traktują projekt ŁKA absolutnie priorytetowo. Mamy na ten cel – w Wieloletnim Planie Finansowym Województwa Łódzkiego – przewidziane środki do 2028 r. Wszystkie punkty składające się na projekt wdrożenia systemu – od zakupu taboru poprzez budowę infrastruktury przystanków i integrację z innymi środkami transportu – leżące po naszej stronie są zaawansowane i jestem przekonana, że zostaną zrealizowane. Jediną naszą troską jest to, żeby stan linii kolejowych pozwalał naszym pociągom jechać z prędkością 120-160 km/h, co pół godziny, a nawet częściej, bez zwolnień i przestojów.

pierwsze kolumny



Kolejna kwestia to pociągi...

To kwestia, która już została „załatwiona”. Urząd Marszałkowski przez swoją Spółkę ŁKA w ramach projektu *Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej* współfinansowanego z środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności oraz budżetu Województwa Łódzkiego zamówił 20 nowoczesnych elektrycznych pojazdów trakcyjnych szwajcarskiej firmy Stadler Rail. Warto podkreślić, że kontrakt ze szwajcarskim dostawcą przewiduje, iż przez 15 lat ma on utrzymywać cały tabor w ciągłej gotowości do eksploatacji. Obok stacji Łódź Widzew powstaje bowiem również nowoczesne zaplecze techniczne do obsługi. Tak wysokie i precyzyjne określone wymagania, na jakie się umówiliśmy, pozwalają nam spać spokojnie i nie obwiać się awarii ani przestojów.

Osobna kwestia to komfort podróży. Pociągi ŁKA będzie można poznać oczywiście po barwach województwa, w jakie będą pomalowane. Również wewnątrz zachowaliśmy konstruktywistyczną paletę barw i charakterystyczny design. Wagony będą klimatyzowane i wyposażone w toalety z zamkniętym obiegiem wody. Rowerzyści będą mogli swoje pojazdy zawiesić na specjalnych wieszakach.

W pociągach oczywiście będzie zamontowany zaawansowany technologicznie monitoring. Pojazdy będą wyposażone w nowoczesny system kamer rejestrujących wnętrze pojazdu, sytuację na zewnątrz w tym perony oraz tor jazdy przed pociągiem, a nawet połączenie pantografu z trakcją.

Maszynista będzie miał stały podgląd obrazu z kamer. Kabina maszynisty posiada dodatkowo rejestrator rozmów.

Jak będzie wyglądała taryfikacja w pociągach ŁKA? Czy możemy liczyć na wspólny bilet, pozwalający poruszać się po mieście na zmianę koleją i komunikacją miejską?

Wspólny bilet jest kwestią absolutnie kluczową dla ŁKA. Kolej nie rywalizuje z komunikacją miejską – jesteśmy raczej sojusznikami. Nie rywalizujemy też zresztą z ruchem samochodowym, jako takim. Nie jest tylko dobrze, kiedy cały układ komunikacyjny sformatowany jest pod potrzeby tylko jednego środka transportu (np. samochodu). Dla użytkownika systemu komunikacyjnego w tak dużym układzie przestrzennym jak aglomeracja istotna jest możliwość wyboru. Wspólny bilet taką możliwość będzie dawał.

Taki bilet planujemy zresztą wprowadzić już we wrześniu tego roku, na razie do tego projektu przystąpiło MPK i PKP Przewozy Regionalne (dla których Marszałek Województwa jest organizatorem). Wszyscy, którzy zakupią bilet miesięczny MPK i PKP PR, będą mogli dowolnie podróżować w obrębie miasta, przesiadając się z kolei na komunikację miejską. Czekamy niecierpliwie na pierwsze pociągi ŁKA, którymi również będziemy mogli podróżować ze wspólnym biletem.

No właśnie, kiedy możemy się spodziewać pierwszych pociągów ŁKA?

Łódzka Kolej Aglomeracyjna rusza 15 czerwca 2014 r. Kursy będziemy uruchamiali stopniowo, w miarę dostarczania nam taboru. Stadler Rail dostarczy nam najpierw – w kwietniu 2014 r. – cztery składy, potem w październiku dostaniemy kolejne 10 składów, a w lutym 2015 r. ostatnie cztery. Pierwsze pociągi pojadą do Łowicza i Sieradza, w 2015 r. zaś uruchomimy pozostałe trasy do Kutna i Kuluszek.

Jaką rolę w systemie ŁKA będzie pełnił powstający nowy Dworzec Fabryczny?

Oczywiście Dworzec Łódź Fabryczna będzie bardzo ważnym przystankiem dla ŁKA bo zlokalizowanym w centrum miasta. Nie ukrywam jednak, że czekamy z niecierpliwością na tunel łączący Łódź Fabryczną z Łodzią Kaliską. Dopóki Łódź Fabryczna będzie tylko dworcem krańcowym, nie będzie można w pełni wykorzystać potencjału ŁKA jako kolei aglomeracyjnej, która pozwoli na szybkie przemieszczanie się przez centrum miasta. Zabiegamy też o powstanie przystanków na trasie tunelu średnicowego. Bardzo ważne jest, aby ŁKA mogła dowozić pasażerów z różnych kierunków województwa łódzkiego również do ścisłego centrum miasta.

Rozmawiał: Marcin Kieruzel

Teresa Woźniak jest Zastępcą Dyrektora Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi, odpowiedzialną za wdrożenie systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. W latach 1990 -2006 pracowała w Urzędzie Miasta Łodzi w Wydziale Gospodarki Komunalnej na stanowisku dyrektora wydziału, gdzie odpowiadała za budowę i modernizację infrastruktury miasta. W latach 2006-2010 pełniła funkcję prezesa Łódzkiej Spółki Infrastrukturalnej sp. z o.o.

Transportowe problemy Łodzi

Plany, drogi, motywacje

pierwsze kolumny

Pierwsza dekada uczestnictwa Polski w Unii Europejskiej przyniosła znaczące ożywienie w inwestycjach transportowych Łodzi, które mają ilustrować skok cywilizacyjny możliwy dzięki „funduszom spójnościowym”. Łódzki Tramwaj Regionalny, nowy Dworzec Fabryczny, śródmiejski tunel średnicowy, Trasa Górna, obwodnica Nowosolnej, przebudowa Trasy WZ, pasy autobusowe, drogi dla rowerów – to wielkie i małe inwestycje transportowe, zrealizowane lub planowane, o których pełno w gazetach i w telewizji. Czy rzeczywiście oznaczają one to, czego można oczekiwać, a mianowicie podniesienie jakości życia i wzrost znaczenia miasta po półwieczu marginalizacji i zastoju? To bowiem jest ostateczny cel modernizacji sieci transportowej.

Priorytet i modernizacja transportu publicznego, zwiększenie dostępności, humanizacja przestrzeni ulic, integracja sieci transportowej, adaptacja infrastruktury dla potrzeb niepełnosprawnych – te działania od dłuższego czasu nadają ton myśleniu o tym, jak rozwiązać transport w mieście. Składają się one na tak zwaną „zrównoważoną mobilność”, mającą korespondować z wymogiem „zrównoważonego rozwoju”. Wedle tych zasad warto przeanalizować więc łódzkie plany rozwojowe.

Arterie zamiast ulic

Ilustracją dobrze pokazującą tło – utrwalone złe praktyki, zaniedbania i staromodne myślenie o organizacji transportu w mieście – niech będzie sytuacja, która ma miejsce od dwudziestu lat na al. Politechniki, na wysokości osiedla akademickiego i południowego zespołu uczelni. Ta dwujezdniowa ulica z linią tramwajową w pasie rozdzielającym jest na długości około 800 m nieprzekraczalna dla niepełnosprawnych; stanowi wyraźną barierę oddzielającą przestrzeń uczelni od domów akademickich. Trudno się dziwić, że w wielu miejscach powstały dzikie przejścia. Starano się im położyć kres, budując najwyższe w mieście ogrodzenie między torami – nawet to okazało się jednak mało skuteczne. W nieco podobnej sytuacji w kompleksie uniwersytetu w Walencji na

tym dystansie można naliczyć aż cztery przejścia przez jezdnię i centralnie położony przystanek tramwajowy. Co więcej, mimo że wzdłuż al. Politechniki ulokowały się liczne sklepy, nie dopuszczono parkowania – odbywało się ono przez lata na „zajeżdżonym” trawniku i na chodnikach, które wskutek częstych wjazdów samochodów przypominają tor przeszkód. Interwencja miasta ograniczyła się do jednokrotnego ich remontu i ustawienia palików, które zresztą szybko ktoś zdemontował, by przywrócić wjazd. Nie chcąc uznać, że al. Politechniki jest ulicą miejską, toleruje się sytuację dezintegracji więzi przestrzennej i destrukcję infrastruktury pieszej – w imię swobody poruszania się samochodem. Nic dziwnego, że proste jezdnie w puste letnie weekendy są nieraz torem wyścigowym dla motocyklistów. Jednocześnie, wskutek braku przystanku w centrum zespołu politechniki, drogi dojścia do jej obiektów mogą przekraczać nawet pół kilometra. Paradoksalnie odcinek międzyprzystankowy jest tam jednym z najdłuższych w śródmieściu.

Nie jest to przypadek odosobniony. Od lat prowadzono bowiem politykę budowy arterii i poszerzania ulic, które znajdują się w osiach terenów zurbanizowanych, niemal zawsze wyposażając je w tunele dla pieszych, rzadziej kładki. Dawne ulice przedmiejskie, jak Zgierska czy Pabianicka, stały się przeskalowanymi arteriami, dzielącymi na pół dawne robotnicze przedmieścia. Formuły tej użyto również w przypadku nowo projektowanego osiedla, jakim był Widzew-Wschód. Na odcinku, gdzie przejścia (podziemne) są od siebie oddalone o 700 m (!), mieszkańcy od lat wydeptują dzikie przejście. Ma ono nawet swoją stronę internetową: „dziura w siatce, która chciałaby być zebra”. Uporczywa walka z urzędniczym konserwatyzmem polega na dziurawieniu siatki, jej naprawianiu i ponownym dziurawieniu „przez nieznaną sprawców”. Jak pokazuje Janów, przeskalowane ulice, mające być – jak w Brasillii – osiami rozwoju, a stanowiące de facto rozsądniczki struktury, były w nowych osiedlach stosowane w najlepsze jeszcze w latach 90. i do dzisiaj taka anachroniczna urbanistyka jest honorowana. W efekcie kompleks handlowy Galeria Łódzka, niby położony w centrum, ale od Piotrkowskiej odcięty tunelami dla pieszych i przeskalowaną Trasą WZ, w żaden sposób nie przyczynia się do ożywienia dawnej wizytówki miasta. Nic nie stało na przeszkodzie, by przy jego budowie chociażby połączyć podziemną kondygnację z tunelem dla pieszych w jednym poziomie – ale tego nie wymagano od inwestora. Przyjęto, że gros użytkowników będzie korzystać z parkingu. Można wątpić, czy tak jest naprawdę.

Nieskuteczna modernizacja

Jeszcze przy finansowanym w większości przez Unię remoncie linii NS (czyli tzw. „Łódzkim Tramwaju Regionalnym”, 2007-08) zachowano wszystkie zbudowane wcześniej tunele dla pieszych, niebezpieczne i estetycznie nie do zaakceptowania. Co więcej, dopuszczono się nawet likwidacji niektórych przejść dla pieszych – i to w samym cen-

trum, bo na ulicy Zachodniej. Coś nie działa w egzekwowaniu „zrównoważonego rozwoju”, z którego UE uczyniła swój „flagowy produkt”. Postrzeganie przez planistów Zachodniej jako „obwodnicy śródmiejskiej” przyniosło nie tylko ograniczenia dla pieszych, ale również ciasnotę na przystankach, z drogami dojścia zwężonymi nawet do ok. 1,20 m! Jest to ewenement w porównaniu ze współczesnymi inwestycjami tramwajowymi, w których szczególnie dba się o kontekst przystanków – w interesie pasażera, a nie kierowcy samochodów. Widać więc, że projektanci ŁTR próbowali raczej udrożnić przechodzący przez samo centrum miasta ciąg drogowy niż stworzyć komfortowy tramwaj. W efekcie uzyskano wydłużenie czasu przejazdu tramwajów zamiast obiecanego skrócenia. Nie zapobiegł temu system sterowania ruchem, jak chcą jedni – wskutek złej jego technologii, niedostosowanej do większości eksploatowanego taboru, jak chcą zaś inni – wskutek niechęci operatora systemu¹. My dodatkowo sądzimy, że dzieje się tak wskutek wadliwego zaprojektowania układu, w którym nie sposób pogodzić skomplikowanej pracy obciążonych ruchem skrzyżowań ze sprawną sygnalizacją dającą priorytet tramwajom. Osiągnięto więc stan, w którym liczba osób przejeżdżających samochodami w godzinie szczytu jest niewiele mniejsza od liczby pasażerów przewożonych tramwajami². Nawet adaptacja linii dla niepełnosprawnych jest ograniczona, bo wskutek wady konstrukcyjnej zakupionego taboru osoba na wózku nie może bez pomocy wjechać do wagonu, nawet jeśli by zbudowano odpowiednio wysokie perony. Nawet na ogół korzystna przebudowa Piotrkowskiej (w jej południowej części) nie jest wzorowa, skoro nie wprowadzono tam pasów rowerowych. W efekcie bezpieczne wyprzedzanie rowerzysty może nastąpić tylko przez nieuprawniony wjazd na półwydzielone torowisko (często wyprzedza się więc niebezpiecznie). Niech konkluzją inwestycji ŁTR będzie jednak to, że – wbrew nazwie – modernizacja nie objęła tras poza Łodzią, przez co atrakcyjność tramwaju w ruchu podmiejskim nawet na tej linii jest wątpliwa.

Dynamikę stanu transportu publicznego od dawna charakteryzuje spadek przewozów i rozrzedzanie kursów. W samych latach 2000-2009 liczba miejsc w pojazdach spadła z 122 tys. do 104 tys., liczba przewożonych pasażerów spadła zaś z 270 mln do ledwie 157 mln rocznie³. Oznacza to zmianę 42-procentową, zupełnie niewspółmierną do depopulacji miasta, która w tym okresie wyniosła „zaledwie” 7 proc. Prawdopodobnie mamy tu do czynienia z typowym „błędnym kołem” transportu miejskiego, wynikającym nie tylko ze wzrostu motoryzacji czy malejącej atrakcyjności śródmieścia, ale też ze złego utrzymania taboru i infrastruktury, ich zawodności i od lat tolerowanych zjawisk kongestii. Szczególnie te ostatnie rzucają się w oczy, kiedy się wie, że „korek” na Kilińskiego czy Zielonej jest chroniczny, ale też możliwy do rozwiązania niewielkim nakładem wysiłku i pieniędzy. Rozrzedzanie kursów jest inną konsekwencją spadku przewozów. Szczególnie dobrze widać je po ewolucji, którym podlegał system tramwajowy od reformy układu przeprowadzonej w 2001 roku. Wów-

czas to wprowadzono układ kilkunastu tras obsługiwanych ze stałą częstotliwością 7,5 i 10 minut, zależnie od linii. Z czasem interwał zwiększano, obecnie tylko wyjątkowo mamy 10-12 minut, poza tym częstotliwości spadły nawet do 20 minut. Mamy więc mniej linii tramwajowych niż przed 2001 rokiem, ale jeżdżących porównywalnie często i w nierównych odstępach. Układ autobusowy (nigdy nieuporządkowany w sposób porównywalny z tramwajowym) charakteryzują jeszcze niższe częstotliwości: ostatnio w okresie wakacyjnym nawet na stosunkowo ważnych liniach można się spodziewać jednego odjazdu na godzinę. Co gorsza, znacznie pogorszyły się warunki zaplecza eksploatacyjnego tramwajów: z pięciu zajezdni istniejących w 2000 roku zamknięto dwie, w tym jedną (na Dąbrowskiego), która była położona na obrzeżach śródmieścia i była dostępna z trzech kierunków. Została ona sprzedana, ponieważ teren ma być zabudowany centrum handlowym. Dwie z pozostałych zajezdni położone są szczególnie daleko od centrum miasta, a ich funkcjonowanie zależy od jednej tylko trasy⁴. Wpływa to na niezawodność i elastyczność systemu, podobnie jak redukcje zjazdów i tras awaryjnych, takich jak pętla na Tramwajowej i torowisko na Czerwonej-Wróblewskiego, dokonywane przy różnych okazjach na przestrzeni wielu lat, w tym przy budowie ŁTR.

Owszem, dokonano tu i ówdzie remontu torowisk, zakupiono wiele nowych autobusów, dokonano segregacji torowiska na Piotrkowskiej i Narutowicza, ale cel ostateczny w postaci zatrzymania spadku przewozów pozostał poza zasięgiem. Nie przyczynił się do popularności transportu publicznego opieszale tryb realizacji większości inwestycji. Tu znowu ŁTR, a ostatnio także budowa Dworca Fabrycznego, może być modelowym przykładem: zamyka się kluczowy element infrastruktury na pół roku, przed sporządzeniem projektu, czy też przed skompletowaniem dokumentacji i wymaganych pozwoleń. Ten tryb postępowania oznacza przerzucanie na publiczność kosztów całkowicie zbędnych, których można byłoby uniknąć, gdyby należało zorganizować pracę. Każde opóźnienie pojazdu transportu publicznego jest znacznie bardziej odczuwalne w całkowitym czasie podróży od postania samochodem w korku.

Przyjrzyjmy się więc i drogom.

Duże jest piękne

Dziewięćset metrów długości ma kwartał poscheiblerowskiego „posiadła bielnikowego”, oddzielający Szlezynę od południowego śródmieścia. Kwartał tej wielkości stanowi wielką barierę przestrzenną, wpływającą zasadniczo na aktywność przyległych terenów. Kiedy po 2000 roku wyprzedawano fabrykę, a miasto miało w niej wierzytelności, można było bez większych problemów przebić przynajmniej jedną ulicę łączącą obie części miasta. Jej rola byłaby złożona, ale w sensie transportowym mogłaby odciążyć Piotrkowską i Kilińskiego i znacznie uelastycznić układ. Nie zro-

biono tego, tereny znalazły się w rękach prywatnych deweloperów, z których jeden zbudował osiedle dla „klasy średniej”. Dzisiaj nie będzie łatwo tę ulicę poprowadzić, przede wszystkim z powodu oporu mieszkańców, którzy nie są zainteresowani ani zwiększeniem ruchu kołowego, ani otwarciem powiązania ze Szlezynkiem. Przez niewykorzystanie tej możliwości władze miasta zablokowały na długo możliwość polepszenia warunków pracy układu ulicznego w tej części śródmieścia. Nieco dalej mamy podobną sytuację na odcinku między Kilińskiego a Przędzalnianą – ta druga ulica mogłaby odegrać pozytywną rolę jako czynnik determinujący w jakimś stopniu rewitalizację Księżego Młyna. Będący w analogicznej sytuacji obszar pofabryczny Poznańskiego uzyskał nie tylko ulicę, ale wręcz arterię (Karskiego), a właściwie jej fragment. Stało się tak z woli i ze środków prywatnego dewelopera Manufaktury i jest to bodaj jedyny przypadek, gdzie duży teren poprzemysłowy w obszarze centralnym uzyskał infrastrukturę uliczną włączoną w pełni w układ miejski. Widać z tego, jak dla poprawy ruchu miejskiego można wykorzystywać okazje, które daje restrukturyzacja terenów fabrycznych.

Ulica Karskiego może być zaczynem ważnej dla miasta inwestycji – zachodniej obwodnicy śródmieścia. Sądźmy, że w istniejących warunkach determinuje ona najpoważniejsze zadanie mogące przyczynić się do uratowania historycznego miasta od procesu materialnej i moralnej destrukcji: humanizację przestrzeni Zachodniej i alei Kościuszki. Ona bowiem daje możliwość redukcji nadmiaru ruchu i przywrócenia alei Kościuszki mniej więcej do przedwojennej formy bulwaru. Idzie tu bowiem o zmniejszenie albo zupełne wyeliminowanie tranzytu międzyczelninowego z samego centrum. Co się dzieje w zakresie przygotowania tej kluczowej inwestycji? Pozostaje ona nadal linią w kolejno tworzonych „planach rozwojowych” miasta.

Zamierza się natomiast robić rzeczy wielkie. Trasa Górna, warta blisko miliard złotych droga szybkiego ruchu z wielopoziomowymi węzłami, ma wprowadzić szybko potoki samochodów do Łodzi od południa. Od wschodu podobną rolę ma pełnić podobna droga omijająca Nowosolną i Sikawę. Od północy miasto przygotowuje się do budowy wylotu omijającego Zgierz. Łódź w tej wizji ma się stać łatwo dostępnym nowoczesnym miastem XXI wieku; drogi szybkiego ruchu mają znaczenie wręcz ikoniczne i dobrze się promują w mediach. Do tego dochodzą projekty ekspresowej Konstytucyjnej, mającej odciążyć Kopcińskiego. To wszystko w myśl prostej logiki: ludzie chcą jeździć samochodami, gmina ma to oczekiwanie sfinansować. Bylibyśmy jednak ciekawi, czy część z tych planów i inwestycji ma sens w perspektywie wyeliminowania znacznej części ciężkiego ruchu tranzytowego, który przejmie sieć autostrad i dróg ekspresowych. Jakie w świetle tego jest uzasadnienie dla jednoczesnej budowy Trasy Górnej i drugiej jezdni na ul. Rudzkiej? A może opóźnienie budowy obwodnic Łodzi, którymi stać się mają autostrada A1 i drogi S8 i S14, wykorzystywane jest przez drogowe lobby dla udowadniania, jak niezbędne są kolejne

wielopasmowe jezdnie i estakady? Dzisiaj widać, że Łódź to zupełnie inna jakość inwestycji drogowych niż np. Kraków i Wrocław, gdzie właśnie obwodnice powstały w pierwszej kolejności.

„Not In My Backyard”

Wytyczanie przebiegu dróg, a zwłaszcza kolei, zawsze było tylko częściowo produktem racjonalnych analiz. Wielką rolę odgrywały też zakulisowe gry tych, co chcieli lub zdecydowanie nie chcieli nowej trasy. W Anglii wielu uważało, że koleje zepsują widok albo uniemożliwią polowanie na lisy. Historia pełna jest przypadków, w których, aby zaspokoić żądania właścicieli ziemskich, należało znacznie nadłożyć drogi, zbudować tunel lub postawić stację wyłącznie dla nich. Zwykle znajdowano więc jakąś formę kompromisu, a na wsi problemy rzadko dotyczyły większego obszaru.

W przypadku Łodzi takim większym obszarem jest pas terenów między Aleksandrowem i Konstantynowem, które na przestrzeni ostatnich dekad uległy spontanicznej suburbanizacji. Jej pomysłodawcy są na tyle skuteczni, że budowa nawet od dawna ujętych w planach arterii drogowych (wspomnianej S14, czy może Trasy Wojska Polskiego) jest odkładana w nieokreśloną przyszłość. Próbuje się też stworzyć fakty dokonane, które plany te mają „wywrócić” – jak proponowane radykalne poszerzenie ulicy Aleksandrowskiej. Tym bardziej więc zablokowano możliwość przeprowadzenia tamtędy linii kolei dużych prędkości (KDP), tzw. „Igreka”⁵, wbrew optymalnym argumentom za takim rozwiązaniem.

Dylematy restrukturyzacji węzła kolejowego

W tym momencie dotykamy kwestii rozbudowy i restrukturyzacji łódzkiego węzła kolejowego, czyli prawdopodobnie najpoważniejszej inwestycji transportowej, która mogła radykalnie zmienić pozycję miasta w geografii transportowej i pomóc przy rewitalizacji śródmieścia dzięki obsługującej je linii średnicowej. Byłby to pierwszy od dawna przykład, gdy infrastruktura transportu nie niszczy, ale buduje miasto. Chroniąc jednak wspomniany wyżej region od inwestycji transportowych, miasto doprowadziło do rozjęcia się przebiegu tunelu KDP (który ma biec w kierunku Retkini) od tunelu pociągów regionalno-aglomeracyjnych, przez co radykalnie ograniczyło możliwość budowy stacji pośrednich (nie mówiąc już o pragmatyce wykonania tej inwestycji). Zrezygnowano więc z budowy bardzo potrzebnej stacji w rejonie alei Kościuszki i Piotrkowskiej. Jest to również znacznym ograniczeniem możliwości integracyjnych sieci transportowej: praktycznie przesiadać się z pociągów lokalnych na sieć tramwajową można by – wedle przyjętej koncepcji – tylko w jednym punkcie, na przebudowanym Dworcu Fabrycznym. Trasa tunelu pociągów lokalnych została jednak tak poprowadzona, by zbudować stację na tyłach zespołu Manufaktura.

Przyjęto więc niezbyt zrozumiałą opcję nowego węzła – źle zintegrowaną z siecią transportową, a co gorsza, ułomną, bo faworyzującą nowe centra wobec starego. Padają tu deklaracje, że stacja w Manufakturze nie powstanie, bo życzy sobie tego kolej, a jej nawet późniejsza dobudowa nie będzie przedstawiała większych trudności. Chroniąc więc przed inwestycjami północno-zachodni obszar aglomeracji, Łódź nie daje jasnych impulsów rewitalizacyjnych Piotrkowskiej, fundując sobie w perspektywie narzędzie nowego problemu. Według przybliżonych obliczeń, gdyby wedle przyjętej koncepcji realizować linie średnicowe, tworząc wynikający z nich niewydajny i nieelastyczny układ, ich budowa kosztowałaby zapewne o około $\frac{2}{3}$ więcej, niż by mogła, i to w wersji optymalnej⁶. Na szczęście, jak na razie wszystko to są tylko plany.

Na tym tle dopiero można ustosunkować się do budowy nowego Dworca Fabrycznego. Miał on być w zamierzeniu elementem spinającym cały kolejowy ruch dalekobieżny i regionalny i większość ruchu autobusów zamiejskich. Miał więc być tym, co inne miasta w tej części Europy mają od dawna: dworcem głównym. Jego racja bytu opierała się na istnieniu wydajnej linii średnicowej, a ponadto na przekonaniu, że system kolejowy regionu łódzkiego ulegnie gruntownej modernizacji, reprezentowanej przez budowę KDP. Odsunięcie przez rząd tych planów, a także problemy związane z samym trasowaniem linii średnicowej, stawia tę inwestycję w trudnej sytuacji. Losy tego dworca zależeć będą od polityki transportowej – nie tylko tej lokalnej, ale przede wszystkim tej realizowanej przez władze państwowe. Szansą dla dworca jest uczynienie z niego sporego zespołu handlowego, którego dochody pozwolą utrzymać budowlę i jej efektywny szklany dach.

W tej sytuacji mocno dyskusyjnie rysuje się projektowany sposób powiązania linii tramwajowych z nowym dworcem. Gdyby nie urbanistyczna koncepcja, którą Rob Krier oparł na akcentowaniu osi Parku Moniuszki, podkreślonej „Bramą Miasta”, a w której nie było jeszcze mowy o budowie dworca głównego tej skali, budynek z hallem kasowym można było umieścić przy samej ulicy Kilińskiego, eliminując tym samym konieczność modyfikacji przynajmniej jednej linii tramwajowej. Przy takiej lokalizacji, którą się realizuje, należy myśleć o modyfikacji dwóch linii. Jeśli jednak wydłużanie przebiegu tramwajów ma sens dla obsługi dworca o stu tysiącach pasażerów dziennie, to na pewno nie ma, jeśli będzie to dwadzieścia tysięcy. Myślę, że można było ten węzeł rozwiązać zręcznie. Odejście od pomysłu Kriera i budowa „Bramy Miasta” ponad Kilińskiego bez zmiany układu dworca (na którą nie ma już czasu) zapowiada niejasną wciąż konkluzję historii planowania sztabarowej, wydawałoby się, inwestycji Nowego Centrum Łodzi.

„Proteza” kolei aglomeracyjnej

Mimo mylącej nazwy Łódzka Kolej Aglomeracyjna stanowi próbę „reanimacji” regionalnej sieci kolejowej, podjętą przez władze marszałkowskie. Sieć ta w toku „anty-

kolejowej” polityki państwa i wolnej konkurencji prywatnych autobusów znalazła się w stanie śmierci technicznej i moralnej. Intencją województwa jest nie tylko powrót do stanu sprzed lat, ale również rozwój uwzględniający modernizację taboru, odbudowę linii i budowę nowych, a także zwiększenie dostępności tak, by przejąć część ruchu wewnątrzmiastowego. To ambitne zamierzenie jest trudne przede wszystkim dlatego, że od zawsze miasto było odwrócone tyłem do kolei. Niezbędna jest więc przebudowa przystanków i dobudowa nowych, jak również organizacja przestrzeni otaczającej: urządzenie podjazdów, ułatwienie przesiadek, zabudowa pustek sąsiadujących z koleją. Te zadania leżą w gestii miasta. Przede wszystkim jednak aktywizacja kolei wymaga uruchomienia linii średnicowej, z kilkoma przystankami w śródmieściu. Dokładnie to zostało właśnie wykluczone. Dlatego raczej kolej aglomeracyjna nie osiągnie zamierzonych celów. Jak na razie inwestycje sprowadzają się do prac na obwodnicy i peryferiach. Można też im nieco zarzucić – przede wszystkim w zakresie złej integracji z siecią tramwajowo-autobusową, czyli znowu w obszarze warunkującym osiągnięcie celu. Jedynie przebudowa przedpoła dworca Widzew nie budzi większych zastrzeżeń – w przeciwieństwie do organizacji strefy peronowej. Szkoda, że nasuwające się proste powiązanie stacji Żabieniec z linią tramwajową nie jest realizowane, przez co to, co mogłoby być modelowym rozwiązaniem, pozostanie przykładem dezintegracji. Jeszcze gorzej jest na stacji Chojny po reaktywacji tam ruchu pasażerskiego. Wielką część winy przypisać można administracji kolejowej, która nie potrafi należycie utrzymać nawet obecnego dworca głównego – Łodzi Kaliskiej.

Jeśli obecna koncepcja linii średnicowej zostanie zrealizowana, to być może szansą na aktywizację kolei regionalnej byłoby przejście na model tramwaju dwusystemowego (tzw. „model Karlsruhe”), przynajmniej na niektórych trasach, i budowa ulicznego połączenia przechodzącego przez śródmieście – prawdopodobnie ulicą Zieloną i Narutowicza. Formuła lekkiego pojazdu dwusystemowego może okazać się z pewnością przydatna dla urządzenia bezpośrednich linii wchodzących do centrów innych miast regionu, takich jak Tomaszów Mazowiecki czy Bełchatów, czyli tam, gdzie stacja kolejowa jest szczególnie peryferyjnie położona.

Aby jednak kolej mogła działać i konkurować z autobusami, kluczową rzeczą jest remont, a może i modernizacja linii. Poza osławioną „modernizacją” linii do Warszawy, jak dotąd udało się tylko przywrócić przejezdność linii do Łowicza (też z pewnymi ograniczeniami); linia do Kutna, podstawowa dla Łodzi, jest nadal w złym stanie, a linia do Kalisza, zdegradowana przez centralnego decydenta, została nawet pozbawiona rogatek na przejazdach, co oprócz złego stanu torów jest dodatkową przyczyną ograniczeń prędkości. O uzupełnieniu sieci liniami do Piotrkowa i Bełchatowa nikt poważnie nie mówi, mimo że to właśnie na uzupełnienia sieci kolejowej ma być przeznaczonych najwięcej środków z unijnych „funduszy spójnościowych”. Rzu-

tuje to na rolę Łodzi jako stolicy województwa, wydłużając czas dojazdu i stanowiąc wyzwanie dla „zrównoważonego rozwoju”.

W kierunku konsolidacji przestrzeni śródmieścia

Z pozytywów, które rysują się na horyzoncie w zakresie układu transportowego, wymienić wypada w pierwszym rzędzie koncepcję przebudowy Trasy W-Z. Nie bez udziału społecznej komisji przy Zarządzie Dróg i Transportu, która działała na przełomie 2010 i 2011 roku, udało się w niej uzyskać przesunięcie punktu ciężkości inwestycji z udrożnienia układu wlotowego do centrum (tunel pod Wodnym Rynkiem) na reintegrację rozciętej w latach 70. przestrzeni samego centrum, jak też poprawę integracji sieci tramwajowej. Ma to być uzyskane dzięki budowie tunelu śródmiejskiego dla tranzytu międzydzielnicowego oraz urządzenie przystanku przesiadkowego między Piotrkowską a al. Kościuszki. Osiągnięte efekty zależą będą od rozwiązań szczegółowych – te proponowane nie rokuja niestety najlepiej. Nie wykorzystano szansy, by przystanek przesiadkowy uczynić przyjazną przestrzenią miejskiego placu; proponuje się natomiast ubogą w niuanse przestrzeń technologiczną czterech wydłużonych nadmiernie peronów, akcentowanych dużym zadaszeniem o formie zapożyczonej z wybitnego dzieła architektury dworcowej końca XX wieku. Nie wiadomo też, dlaczego nie planuje się pełnego przekrycia tunelu do Sienkiewicza, ale dziwny, dwuwspornikowy wiadukt dla tramwaju w osi arterii. Mimo tych zastrzeżeń plany przebudowy Trasy W-Z są wielkim postępem w stosunku do tego, co istnieje, zwłaszcza że otwierają drogę do scalenia obu części miasta rozciętych przestrzennie 40 lat temu.

W ostatnich latach widocznym zjawiskiem jest nacisk niektórych organizacji pozarządowych na uporządkowanie ruchu w śródmieściu. Miałoby ono nastąpić przez szerokie wprowadzenie uspokojenia ruchu i zasady „Tempo 30”. Przedmiotem sporu ze środowiskiem kupców i restauratorów jest również wprowadzenie pełnej strefy pieszej na Piotrkowskiej. Wydaje się, że niemal zawsze działania te obejmują zmniejszenie szerokości jezdni, trudno bowiem mówić o uspokojeniu na ulicy dwupasmowej... Jest to od lat głównym kierunkiem przemian sposobu użytkowania ulic w miastach Zachodu. Bez większych konfliktów można je natomiast prowadzić w bardzo wielu przypadkach na peryferiach (czego się zresztą i tak prawie nie robi, tolerując nieraz absurdalną geometrię jezdni, ze szkodą dla pieszych).

Transport panaceum na sanację Łodzi?

Nie ulega wątpliwości, że poprawa wizerunku ulic, zwiększenie miejsca dla pieszych i polepszenie warunków środowiskowych są warunkiem rewitalizacji śródmieścia, przywrócenia mu charakteru dzielnicy, w której mieszka „klasa średnia”. Ale to zaledwie wstęp do sanacji, a nie warunek wystarczający. Sanacja, jeśli się dokona, to rozegra się

na styku szeroko rozumianej polityki przestrzennej i polityki transportowej. Trzeba powstrzymać procesy decentralizacji, często stymulowane nawet przez publiczne instytucje. Świadczą o tym decyzje o przenosinach na peryferie podjęte przez Uniwersytet czy ZUS. Trzeba zadbać o umiejętne wykorzystanie transportu dla uatrakcyjnienia śródmiejskich lokalizacji, transport nie jest bowiem wyłącznie rozsądnikiem struktury, chyba że źle zorganizowany. Trzeba zatem robić coś zupełnie odwrotnego niż to, co zaproponowano w odniesieniu do projektu linii średnicowej. Należy wreszcie wypełnić otaczające centrum pustki, stwarzając nowe mieszkaniowe dzielnice, co może oznaczać walkę ze spekulacją gruntami, przynoszącą masowe „odłogowanie” wielu śródmiejskich obszarów – zjawisko w Łodzi powszechne. Być może to gmina powinna przyjąć na siebie stworzenie programu budowy nowych mieszkań, adresowanego przede wszystkim do obszarów problematycznych. Również w tym wypadku obserwujemy pewne korzystne zmiany w postaci licznych remontów w ramach akcji MIA100 KAMIENIC. Ale to wciąż jeszcze za mało dla przywrócenia spójności i atrakcyjności śródmieścia.

Ograniczenia dla ruchu kołowego można wprowadzać równocześnie, zachowując zasadę kompensacji, w myśl metody „preferencji i ograniczeń”. Udrożnienie alternatywnych ulic, omijających ściśle centrum, pozwoli znacznie ograniczyć tranzyt międzydzielnicowy. Rzeczywiste wprowadzenie zasady rotacji zracjonalizuje wykorzystanie miejsc parkingowych. Wybrukowanie granitem Piotrkowskiej z pewnością nie wystarczy bez znalezienia sposobów na renowację i wzbogacenie programu ulicy. Być może sposobem na aktywizację handlową Piotrkowskiej mogłoby być przywrócenie tramwaju. Niech ostrzeżeniem będzie los kilku ulic śródmieść północnoamerykańskich, które najpierw wielkim sumptem przerobiono na deptaki, by w końcu przebudować je na klasyczne ulice⁷. Bruki nie tworzą miasta, tworzy je natomiast różnorodność i intensywność funkcji. Redukcja i uspokojenie ruchu samochodowego, humanizacja przestrzeni ulicznej miała powszechnie miejsce w warunkach, gdy śródmieścia istniały w pełni swej oferty funkcjonalnej, choć znajdowały się u progu wyzwania rzuconego przez decentralizację. Niewykluczone, że łódzkie śródmieście już ten próg przekroczyło, ponieważ w odpowiednim czasie nie znalazły się siły, które postawiłyby tamę destrukcyjnym pomysłom.

Zadania stojące przed Łodzią rosną z każdym rokiem, wraz ze zwiększaniem się dystansu do coraz prężniejszych innych miast polskich. Wymagają one wyjątkowej mobilizacji wszystkich czynników zarządzających.

O tym, jak wykorzystane są „fundusze spójnościowe”, decydują przede wszystkim władze lokalne, w myśl zasady subsydiarności. Istnieją co prawda liczne kryteria, wedle których pieniądze są alokowane, ale – jak pokazuje przypadek ŁTR – nikt zobowiązań rzetelnie nie weryfikuje. Transmisja „know-how” ze świata wysoko rozwiniętego jest również ograniczona, szczególnie w sferze planowania (które jest powiązane bardziej z polityką niż z wiedzą o budowie i funkcjonowaniu miast), ale

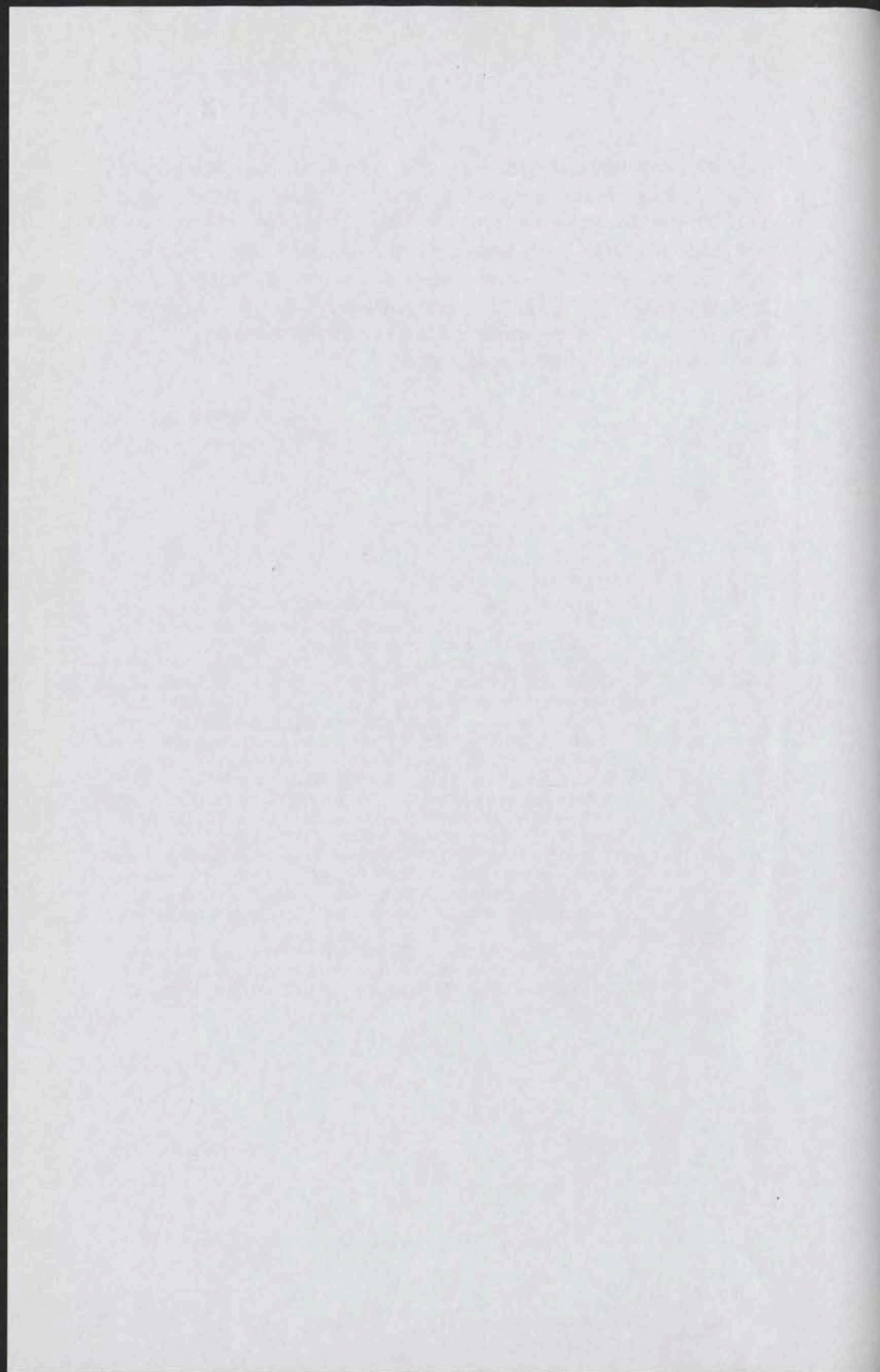
także w sferze technologii, o której decydują de facto dawni lokalni eksperci pracujący dla ponadnarodowych firm. W efekcie wiele pozostało po starym. Łódzkie (a może i polskie) plany urbanistyczne – a raczej ich namiastki wymagane prawem – nadal ilustrują przede wszystkim „nowy wspaniały świat” autostrad i dróg ekspresowych, nie wchodząc w tak niepotrzebne detale jak spójność przestrzeni społecznych czy rozwój transportu publicznego. Jak się okazuje po dziesięciu latach, siła zmian nie przyjdzie z zewnątrz, ale musi być wygenerowana na miejscu. O tym, czy będzie, zadecyduje nowe pokolenie, wolne od mitów modernizmu.

Jacek Wesołowski
– prof. dr hab. PŁ

pierwsze kolumny

Przypisy:

1. Brak jednak uprzywilejowania tramwajów w miejscach banalnych do rozwiązania, jak skrzyżowanie Wyszyńskiego/Waltera-Janke albo zachodni wylot Zielonej, pozwala sądzić, że raczej mogą mieć raczej ci drudzy.
2. W jednym kierunku 1400 sam. na godzinę, ok. 1700 pas. na godzinę (wyliczenie orientacyjne na bazie danej 17 tys. pas. na dzień). Dane ze *Studium komunikacyjnego* firmy Systra, 2012 r.
3. *Statystyka Łodzi 2010*, Urząd Statystyczny w Łodzi. Podstawowa, wydawałoby się, dana o przewozach pasażerów samorządowej firmy, jaką jest MPK, jest dla późniejszych lat z nieokreślonych powodów niepublikowana.
4. Wychodzi więc na to, że za oszczędności wynikające ze zmniejszenia zaplecza technicznego zapłacą pracownicy wydłużeniem czasu dojazdu do pracy, przewoźnik miejski wydłużeniem odległości kursów wyjazdowych, a całe miasto – przekreśleniem możliwości rozwojowych sieci tramwajowej.
5. Stało się to ostatecznie w 2010 r. w toku uzgodnień między ciałem reprezentującym inwestorów (EC1 Łódź Miasto Kultury) a konsorcjum firmy Sener, wykonującej studium wykonalności tunelu średnicowego, wbrew wcześniej podpisanym dokumentom (na podstawie protokołów uzgodnień spotkań roboczych).
6. Na podstawie opracowania *Analiza warunków budowy kolejowego tunelu średnicowego pod centrum Łodzi*, SITK Łódź dla: Zarząd Dróg i Transportu, 2008.
7. Chestnut Street w Filadelfii, Washington Boulevard w Detroit, a ostatnio Main Street w Buffalo.



nauka

Koniec z powielaniem

Pracownia Technik Łączonych Grafiki ASP w Łodzi

Błażej Filanowski

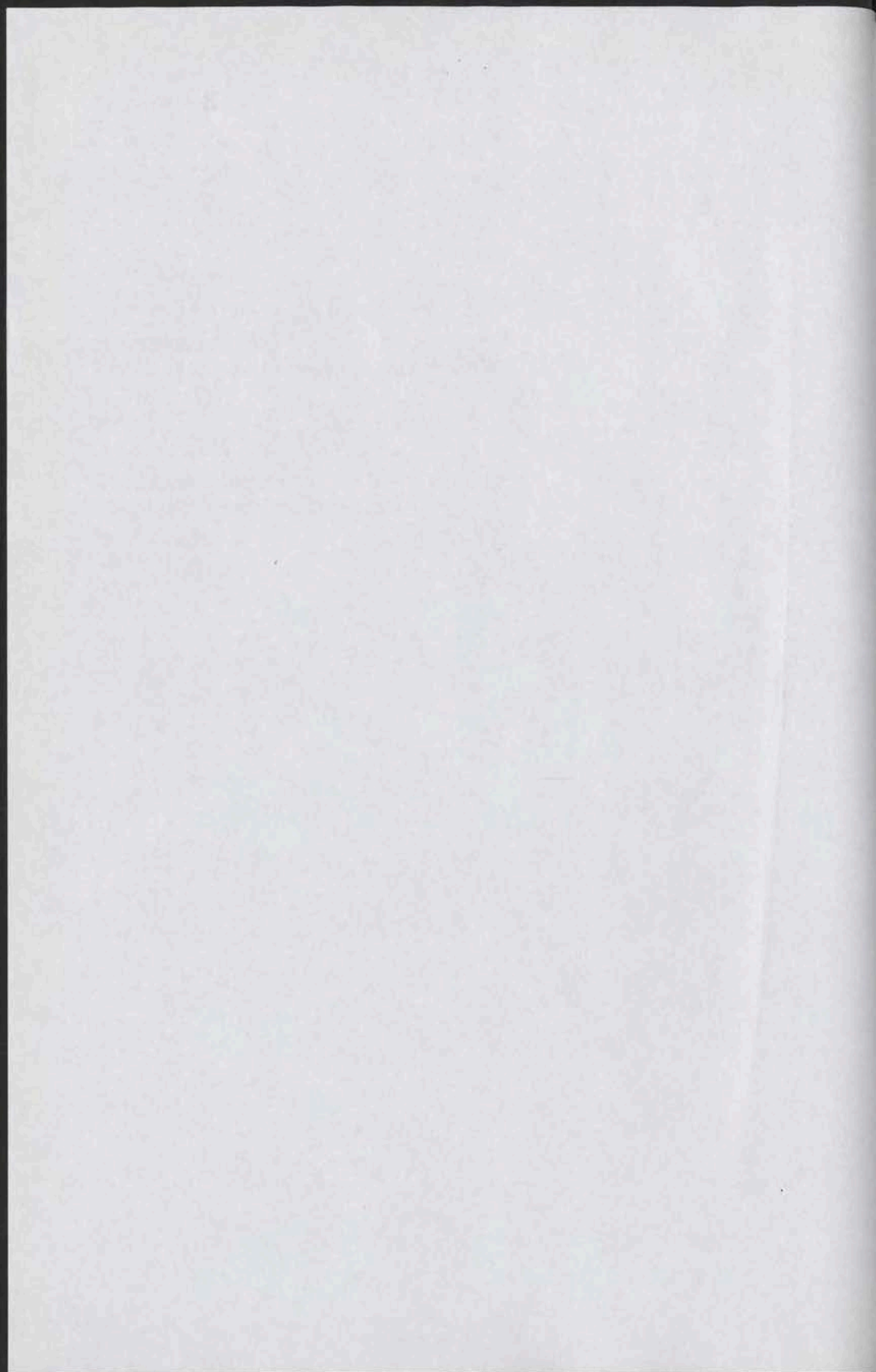
str. 59

Lodzermensch nowej Łodzi

Inne spojrzenie. Przeciw stereotypom

Piotr Werner

str. 66



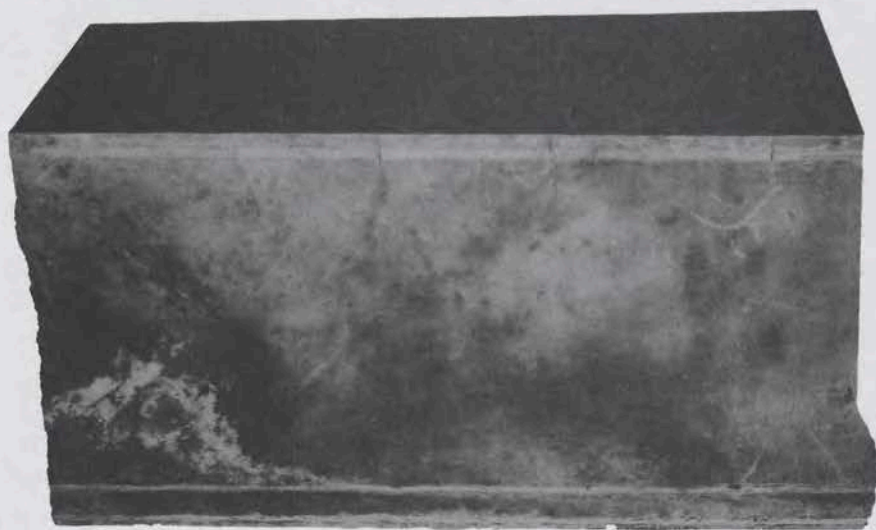
Koniec z powielaniem

*Pracownia Technik Łączonych
Grafiki ASP w Łodzi*

nauka

Odważne korzystanie z możliwości technicznych, wiedza, wrażliwość, pomysł na własną twórczość, szybki debiut przed publicznością i bogate portfolio – dzięki temu młody artysta po opuszczeniu akademii może wejść do świata sztuki. Pracownia Technik Łączonych powstała w odpowiedzi na te oczekiwania, oferując studentom znacznie więcej niż możliwość zdobycia umiejętności warsztatowych.

„Techniki graficzne są względnie proste, podstawowe umiejętności można opanować na kursach warsztatowych poza wyższą uczelnią” – uważa prowadzący Pracownię Technik Łączonych profesor Sławomir Ćwiek. Traktowanie pracowni jako miejsca szlifowania warsztatu jest już uważane za anachronizm. Zdobywanie biegłości technicznej ma duże znaczenie, ale dziś to tylko element pierwszego etapu nauki. Postrzeganie grafiki zmieniło się w dużej mierze dzięki rozwojowi technicznemu. „Kiedyś zadziwiały mnie japońskie grafiki w formacie 3 x 1,5 metra. Dziś w naszej pracowni jest to prawie standard” – wspomina Ćwiek. Wcześniej grafika nie dorównywała swoją spektakularnością malarstwu ze względu na mniejszy format oraz





ograniczone możliwości działania kolorem. Dziś twórcy coraz chętniej korzystają np. z „efektu skali”. „Wielkie formaty wyzwoliła grafika cyfrowa. Łączenie technik to kolejny krok. Technikę cyfrową wzbogacamy możliwościami klasycznej. Dzięki temu odżywa także grafika warsztatowa” – tłumaczy kierownik pracowni. Współczesny grafik jest bardziej skoncentrowany na tym, żeby zrobić interesującą wystawę w galerii niż na opracowywaniu miesiącami pojedynczej matrycy, którą się potem wielokrotnie wykorzystuje. „Grafika daje ogromne możliwości, mogę zrobić kilka prac i pokazać je w wielu miejscach jednocześnie. Łączenie technik to pole eksperymentu, kolejne odbitki pozwalają dojść do najlepszej formy” – opowiada Paweł Kwiatkowski, grafik i malarz, asystent i jeden z pierwszych studentów, którzy obronili dyplom w tej pracowni.

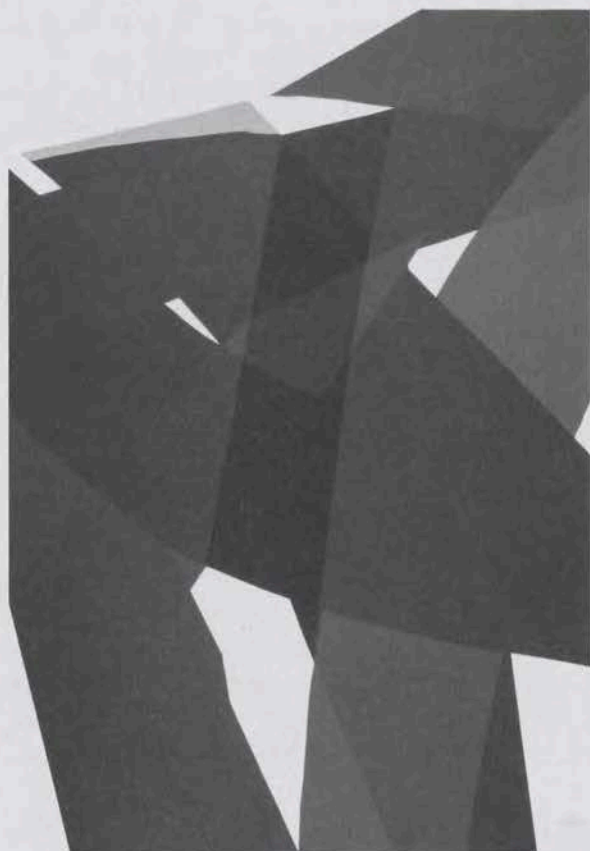
Cyfrowe zmiany

Historia pracowni zaczęła się w 2008 roku, kiedy kierownik Katedry Grafiki Warsztatowej prof. Andrzej Bartczak postanowił otworzyć nową pracownię. W ministerialnym standardzie dotyczącym wyższych uczelni artystycznych zaznaczano wówczas potrzebę nauki łączenia technik graficznych. Jej program opracował Sławomir Ćwiek, wprowadzając w jego ramy pracę z drukiem cyfrowym i technikami klasycznymi. Długo zastanawiano się nad jej nazwą, aż wreszcie zdecydowano się na określenie „techniki łączone”. Stała się ona szóstą specjalistyczną pracownią w Katedrze Grafiki Warsztatowej. Na jej siedzibę wybrano salę 144 w budynku ASP przy ulicy Wojska Polskiego (potocznie nazywanym „dużą szkołą”). Liczba ta stała się „marką”, pod którą pracow-

nia jest coraz lepiej rozpoznawalna. „Obecnie najważniejszy jest twórca. Osobowość wychodząca ponad przeciętność musi pochwalić się pracami na wysokim poziomie, ale to nie wystarczy” – opowiada Sławomir Ćwiek. Młody artysta zwykle już w czasie studiów musi zdobyć się na wypracowanie własnego, indywidualnego pomysłu na sztukę i sposobu przekazywania swojej wrażliwości. W programie dydaktycznym dwa pierwsze semestry poświęcone są obligatoryjnym dla wszystkich studentów ćwiczeniom obejmującym podstawowe zagadnienia warsztatowe. W kolejnych semestrach zajęcia zostają ukierunkowane na rozwijanie umiejętności samodzielnej artystycznej wypowiedzi. „Oczywiście jest też wielu studentów, którzy chcą dobrze wykonać ćwiczenie, ale nie mają ambicji uczestniczenia w świecie sztuki. Wybierają akademię, aby zdobyć uprawnienia do pracy zawodowej, a do tego wystarczy odrobina talentu i odpowiednie umiejętności. Taka osoba może zrealizować się w pracy zawodowej związanej z projektowaniem, w której odnajdzie się nawet lepiej niż indywidualista, któremu w realizowaniu zleceń może przeszkadzać konieczność kompromisowych rozwiązań, koniecznych w pracy z klientami” – wyjaśnia szef pracowni.

Jak pracować z tymi, którzy są nastawieni na karierę artystyczną? Czy „praca nad kształtowaniem osobowości” nie jest nieco zbyt mglistą ideą? „To zawsze indywidualna sprawa” – przyznaje Ćwiek i opisuje pracę ze studentami. Pierwszy etap to stworzenie warunków do działania z zaangażowaniem i budowanie u studenta pewności siebie. Przełamanie strachu czy niezdecydowania jest ważne w pracy twórczej, która nie podlega ustalonym regułom. Kolejny etap to pomoc w konfrontacji z publicznością i środowiskiem. Służą do tego przygotowywane przez





pracowników i studentów pracowni wystawy oraz motywowanie do udziału w konkursach i przeglądach.

Wyjście z pracowni

Na swojej stronie internetowej pracownia chwali się zarówno zrealizowanymi dyplomami, jak i nagrodami otrzymywanymi przez związanych z nią studentów. W 2013 roku osiągnęli oni już kilka sukcesów. Piotr Skowron został laureatem tegorocznej edycji konkursu graficznego w chińskim Guanlan. Natomiast na XXX konkursie im. Władysława Strzemińskiego zauważeni zostali Damian Idzikowski, Piotr Skowron, Stanisław Matsilevich oraz Bartłomiej Szpera. Pracownia organizuje także wystawy studentów w galeriach zewnętrznych. W 2010 roku prezentacja miała miejsce w Zgierskiej Galerii Sztuki. W 2011 roku odbyły się dwie wystawy: w promującej studentów ASP galerii Pod Napięciem na wydziale Elektrotechniki, Elektroniki, Informatyki i Automatyki Politechniki Łódzkiej oraz w galerii Adi Art przy ulicy Piotrkowskiej 60. W kolejnym roku prace studentów zaprezentowano w Galerii Pospiesznej Poleskiego Ośrodka

Sztuki. Największa wystawa miała miejsce w tym roku w Łódzkim Domu Kultury, w galeriach Stara i Nowa. Był to przegląd prac studentów i niedawnych absolwentów pracowni. W ŁDK-u pokazano przede wszystkim duże formaty. Wystawa zaskakiwała różnorodnością tematyki, form i poetyk prezentowanych prac. Minimalizm i surowość form wyróżnia grafiki Bartłomieja Szpery, na których widać bryły przywodzące na myśl zniszczone przez czas kamienne obeliski i sarkofagi. Jego prace kontrastują z ekspresyjnymi kompozycjami z motywami drapieżnych zwierząt autorstwa Karoliny Koniecznej. Nieco inną formę ekspresji, polegającą na misternie budowanej sieci drobnych połączeń kontrastujących z płaskimi powierzchniami czerni, wykorzystuje Piotr Skowron. Julita Blady-Cłapa używa elementów charakterystycznych dla układów scalonych, komponując je w formy przypominające skorupiaki i owady. Symetryczne „żyłtka” ulokowane w centrum kompozycyjnym przypominają naukową rycinę z futurystycznego „atlasu zwierząt”. Inne stworzenia – psy – są stałym motywem prac moskiewianina Stanisława Matsilevicha. Rywalizację chartów o kubizujących kształtach można interpretować jako szeroką metaforę gonitwy bez zasad. Dystopijne spojrzenie na architekturę widoczne jest w pracach Hanny Łuczak. Budynki, przestrzeń miejska i reklamy nie tworzą uporządkowanej przestrzeni, ale stanowią sumę przypadków, nowości i entropii, rustykalności i wielkomięskości. Fotograficzne oraz filmowe kadry stanowią punkt wyjścia w grafikach Pawła Kwiatkowskiego. Artysta inspirował się twórcami takimi jak Rauschenberg czy Wróblewski oraz atmosferą i estetyką pierwszych dekad po drugiej wojnie światowej. Jak sam zaznacza, przesłanie jego prac ma jednak charakter uniwersalny i nie stanowi percepcji tamtych czasów.

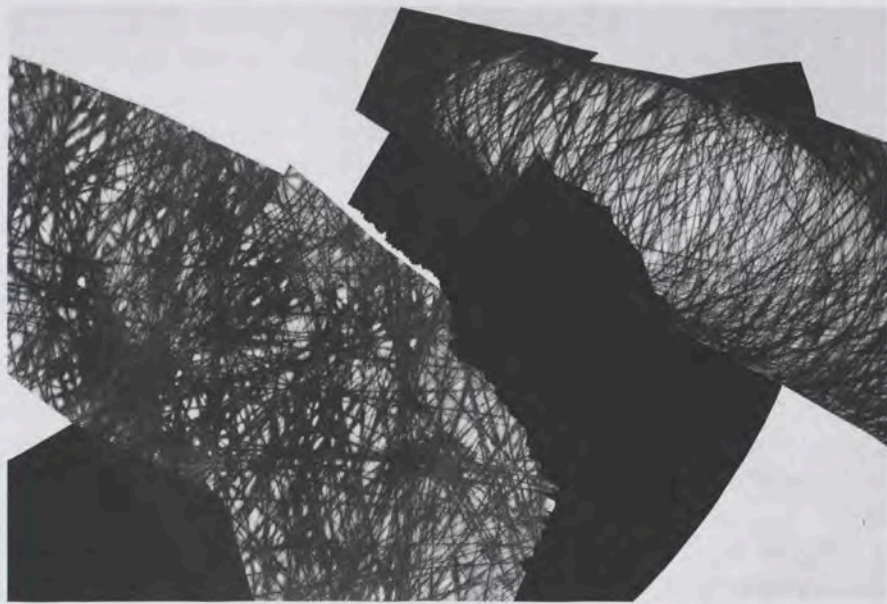
144 – galeria grafiki

Pracownia 144 od 2012 roku prowadzi galerię na III piętrze w budynku Akademii Sztuk Pięknych. Prowadzenie przestrzeni wystawienniczej w szkole artystycznej to nic nadzwyczajnego, ale Galerię 144 spośród wielu podobnych inicjatyw wyróżnia ściśle powiązanie jej działalności z procesem dydaktycznym. Cel, który jej przyświeca, to stworzenie przestrzeni prezentującej nowoczesną grafikę artystyczną, tak aby studenci mogli poznać twórczość nie tylko swoją i nauczających ich wykładowców, ale też uznanych artystów spoza łódzkiej akademii. Wśród wystawiających tam twórców z dużym dorobkiem znaleźli się Grzegorz Heńderek z ASP w Katowicach, Tomasz Kukawski uczący w Katedrze Sztuki Wydziału Architektury Politechniki Białostockiej czy Andrzej Węclawski z warszawskiej ASP. Obok pedagogów prezentacje w galerii mieli także absolwenci łódzkiej ASP: Paweł Ciechelski oraz jeden z najlepiej rozpoznawalnych łódzkich grafików Teodor Durski. Goście galerii nie tylko prezentują swoje prace, ale także uczestniczą w spotkaniu ze studentami, które jest okazją do wymiany doświadczeń. Wystawom towarzyszą kilkustronicowe foldery z reprodukcjami prac. Tworzone są także plakaty, które według ustalonego schematu przedstawiają profil artystki lub artysty. Galeria, aby sfinansować działalność w tej formule, pozyskała środki od sponsorów (firm

Siemens i Printroom). Studenci oraz niedawni absolwenci pracowni także są zapraszani do współpracy z galerią. Swoje wystawy mieli do tej pory: Maria Pelc i Katarzyna Smolarek, Natalia Kalisz, Piotr Skowron. Odbyła się także pośmiertna wystawa Wojtka Siudejki, który zginął w 2012 roku. Jako ostatnią w sezonie wiosennym pokazano wystawę Dominiki Sadowskiej, asystentki w pracowni Grzegorza Przyborka, w swoich pracach łączącej cechy fotografii i grafiki. Prezentacja studentów jest dla nich formą nobilitacji i motywacji do działania – zauważają twórcy galerii. „Angażujemy ich do pomocy: od projektowania plakatu po sprawy organizacyjne i montowanie wystawy. To dla nich ważne i nowe doświadczenie, przygotowujące do samodzielności” – uważa Paweł Kwiatkowski.

Nowe wyzwania

Szkolnictwo artystyczne w Polsce musi wciąż dostosowywać się do zmiennej sytuacji. „Skończyłem szkołę w 1980 roku, a wróciłem na nią na początku lat 90. Nic się nie zmieniło – nawet plan zajęć był identyczny!” – wspomina Sławomir Ćwiek. Regres okresu stanu wojennego nie sprzyjał rozwojowi kształcenia artystycznego. W latach 90. duża liczba kandydatów starała się o indeks, dzięki temu pozycja uczelni nie była zagrożona. Rzeczywistość drugiej dekady XXI wieku jest już zupełnie inna. Dyplom wyższej uczelni i tytuł magistra przestał być istotnym wyróżnieniem. Kolejne wyzwania stwarza niesprzyjająca uczelniom demografia i coraz silniejsza konkurencja, wynikająca m.in. z możliwości studiów zagranicznych oraz z powstawania nowych kierunków i prywatnych uczelni artystycznych. W 2010 roku otwarto dziewięć w Polsce pań-





nauka

stwową Akademię Sztuk Pięknych – w Szczecinie (w której uczą także artyści i teoretycy kultury z Łodzi). Poświęcenie na naukę trzech czy pięciu lat życia coraz częściej poprzedzane jest głębokim przemyśleniem, czy oferta danej uczelni artystycznej rzeczywiście pozwala na wzbogacenie swojej wiedzy, umiejętności oraz czy gwarantuje wsparcie w rozpoczęciu kariery artystycznej. Obecnie akademie rywalizują o mniejszą liczbę kandydatów, dlatego coraz bardziej liczy się inwestowanie w uznanych wykładowców i odpowiednie wyposażenie, a także szczegółowa informacja o programie i system sprzyjający wchodzeniu studenta na samodzielną twórczą lub zawodową drogę. Pracownia 144 nie jest rewolucyjnym pomysłem na kształcenie artystyczne, ale w jej programie i podejściu pracowników widać troskę o jakość nauczania i rozwój studentów. To krok w dobrym kierunku. Łódzka ASP, aby budować swoją pozycję wśród uczelni artystycznych, musi nie tylko inwestować w nowe budynki. Uczelnia powinna reagować na rozwój nowych, użytecznych dla artystów technologii (między innymi druku trójwymiarowego), zatrudniać wykładowców kompetentnych zarówno w kwestiach teorii kultury, jak i praktyki artystycznej oraz zapraszać do współpracy prawdziwe artystyczne osobowości.

*Błażej Filanowski
– historyk sztuki*

Reprodukcje grafik dzięki uprzejmości autorów

Lodzermensch nowej Łodzi

Inne spojrzenie. Przeciw stereotypom



Co wiemy o obcokrajowcach związanych zawodowo z naszym miastem? Jacy są i co skłoniło ich do zamieszkania w Łodzi? Warto przyrzec się sylwetce jednego z nich.

Frank Schuster nie jest szablonowym przykładem Niemca występującego w polskim standardzie myślenia. I to nawet bez względu na pokoleniowe przemiany, jakie zachodzą w nas w ostatnich dekadach. Za to na pewno jest człowiekiem, którego związek z Łodzią mógł rozpocząć się wraz z wymianą naukową Polski z Unią Europejską.

W 1997 roku Schuster ukończył na uniwersytecie w Giessen studia. Studiował historię Europy Środkowo-Wschodniej i jednocześnie literaturę niemiecką. Wcześniej za namową matki – *notabene* germanistki – zapisał się na kurs języka polskiego. Było to wkrótce po tym, jak Uniwersytet Łódzki zawarł międzyuczelnianą umowę o współpracy partnerskiej z uczelnią w Giessen. Unijne stypendium przeniosło młodego naukowca do Łodzi; jak się okazuje, na wiele lat dłużej, bo jego pobyt w naszym mieście trwa do dziś.

Podróże i „życie na walizkach” wpisane jest w życiorys Franka Schustera od dzieciństwa. Właśnie historia rodzinna stanowi o jego charakterze i nieszablonowym spojrzeniu na tak zwaną „inność”. Rodzinne korzenie tkwiące w rumuńskiej Transylwanii sięgają blisko ośmiuset lat, gdy jego przodkowie ze strony matki wyemigrowali z okolic Baden. Dziadkowie dzisiejszego naukowca mieszkali już w Bukareszcie. Byli tam przed 1940 rokiem właścicielami fabryki tekstylnej. Po 1944 roku większość rodziny Schustera spotkała deportacja w rejon Donbasu, skąd po pięciu latach udało się im wyjechać do Niemiec. Ale nie dotyczyło to rodziców Franka, którzy poznali się w Bukareszcie, gdzie ojciec, geolog, pracował na uniwersytecie, a matka Inge właśnie tam studiowała filologię germańską. I tu, w stolicy Rumunii, 19 grudnia 1971 roku urodził się Frank Schuster. Trudne czasy w tym kraju i choroba Franka spowodowały, że matka pięć lat później wyjechała wraz z dzieckiem najpierw do Monachium,

potem w góry Harzu. Tam, w Clansthal-Zellerfeld Frank skończył podstawówkę i liceum. Do dziś wspomina dzieciństwo wśród pięknych krajobrazów i dobrych ludzi o zupełnie innym temperamencie. Aż do rewolucji w 1989 roku odwiedzał też często dziadków mieszkających w Siedmiogrodzie i jeszcze przez sporo lat mieszkając w Niemczech, długo walczył ze swoim rumuńskim akcentem. Studia na uniwersytecie w Gießen podjął w 1992 roku i w ich trakcie w ramach stypendiów zwiedził też Marburg i Helsinki. Doktorat napisał w Bazylei, a temat dysertacji: *Między wszystkimi frontami – o życiu Żydów w Europie Środkowo-Wschodniej w latach 1914-1919* także wiele mówi o zainteresowaniach młodego naukowca. Doktorat Schustera w formie książki ukazał się dotąd w Bohlen, Kolonii i Wiedniu.

Nim Schuster osiadł w Łodzi, odwiedził w ramach stypendium Niemieckiego Instytutu Historycznego Warszawę, Kraków i Lublin. W 2002 roku rozpoczął pracę wykładowcy w Katedrze Literatury i Kultury Niemieckiej Uniwersytetu Łódzkiego. I tu doszedł do wniosku, że w Niemczech brakuje współczesnej monografii historycznej o Łodzi. Dotychczas funkcjonują źródła sprzed pierwszej i drugiej wojny światowej albo popularne broszury z lat 1960-1980. Postanowił więc podjąć się naprawy tego stanu rzeczy i badaniem objął historię miasta w okresie od 1820 do 1930 roku. Zakres tematyki to między innymi topografia, demografia i historia: polityczna, rozwoju przemysłowego oraz przemian kulturalnych i ludnościowych. Analizy historyczne złożyły się na pracę habilitacyjną Franka Schustera, gotową do obrony już od czerwca 2012 roku.

Sam autor przyznaje, że znalazł wiele ważnych, a niedostrzeganych dotąd także przez polskich historyków aspektów, jak choćby polityka celna w Łodzi czy procesy powstawania różnic tożsamościowych wewnątrz środowisk poszczególnych narodowości pod wpływem kooperacji gospodarczej. Jego analizy fenomenu historycznego Łodzi są bardzo oryginalne.

Ideę stworzyła polska elita

Pisze Frank Schuster:

„Myślenie o historycznej Łodzi kształtują przede wszystkim mity. Tym sposobem nie dostrzega się niektórych faktów:

Przykładowo tego, że inicjatorami przemysłowego rozwoju Łodzi nie byli żadeni obcy. Industrializacja Polski Kongresowej była projektem polskim. Ludzie tacy, jak książę Franciszek Ksawery Drucki-Lubecki, Stanisław Staszic, Rajmund Rembieniński czy Benedykt Tykiel, odgrywający w latach 20. do 40. XIX w. dla Łodzi decydującą rolę, nie tylko byli członkami polskiego rządu i administracji Polski Kongresowej, ale należeli także do kręgów wiodącej inteligencji polskiej. Należeli – czego dziś najczęściej się nie dostrzega – do tych polskich intelektualistów, którzy w okresie między Kongresem Wiedeńskim w roku 1815 a klęską powstania styczniowego [...] angażowali się politycznie i ekonomicznie dla Polski Kongresowej, gdyż według nich

stanowiło to korzyść dla kraju. W tej krótkiej, ale dla łódzkiej industrializacji decydującej fazie, była to elita funkcyjna, aktywna dla państwa – taka, jaką można odnaleźć przykładowo także i w zachodnich krajach sąsiedzkich.

W ich oczach, czy w oczach obserwatorów takich, jak dziennikarza Oskara Flatta, industrializacja i urbanizacja to jeszcze coś na wskroś pozytywnego, coś, co daje się wpisać w wizję polskości. Sprowadzanie fachowców z zagranicy było dla nich pragmatyczną koniecznością”.

Różne języki – wspólna tożsamość

„Koegzystencja różnych języków i dialektów, religii i wyznań, regionalnych zwyczajów i tradycji same w sobie nie były nietypowymi dla Polski i Europy Centralnej. Jedyne, co czyniło tę sytuację odmienną, to ich liczba i gwałtowny rozwój miasta bardziej typowy dla miast kolonialnych przykładowo na wschodnim wybrzeżu Ameryki Północnej. Próbowano sprostować zaistniałej sytuacji, na kluczowych stanowiskach administracyjnych obsadzając osoby dysponujące znajomością odpowiednich języków i – jak byśmy to ujęli dziś – odpowiednimi kompetencjami kulturowymi. Właśnie na tym tle doszło do mianowania pierwszych dwóch łódzkich burmistrzów. Z ich biografii nie wynikało jednoznacznie, czy są Niemcami, czy Polakami, a poza tym, wbrew późniejszym interpretacjom zapewne i oni sami się tak nie określali. Dzięki temu, w przypadku konfliktu, jak rzeczywiście miało to miejsce w roku 1830, mogli pośredniczyć między różnymi grupami etnicznymi i wywierać na nie wpływ. [...] Przybysze z pierwszych dziesięcioleci rozwoju przemysłowego miasta pochodzili ze wszystkich tych regionów przemysłowych, a sieć powiązań rodzinnych i biznesowych między przedsiębiorstwami z różnych okręgów przemysłu tekstylnego zachowała się także i później: poczynając od technika i przedsiębiorcy Johanna Wilhelma Thomasa, który wcześniej brał udział przy tworzeniu przemysłu w Nadrenii, a w roku 1823 na jakiś czas przyjechał do Łodzi, by zająć się planowaniu pierwszych zespołów fabrycznych; przez rodzinne stosunki Carla Scheiblera z Johnem Cockerillem w belgijskim Seraing; aż po braci Eitingon z ich imperium firm sięgającym w latach 20. XX wieku od Moskwy poprzez Lipsk aż po Nowy Jork z Łodzią jako punktem centralnym. Powiązania te ułatwiały nie tylko zakup i sprzedaż towarów i maszyn, ale umożliwiały łódzkim przemysłowcom także wysyłanie swych synów i następców na naukę za granicę, a ponadto w danym przypadku otwieranie na całym świecie przedstawicielstw handlowych”.

Apolityczność przemysłowców

„Łódź była miastem z wiodącą elitą przedsiębiorców i klasą robotniczą pochodzącą z sektora rzemiosła i handlu, która coraz bardziej starała się wzorować na normach miejskich, a co za tym idzie na stylu mieszczańskim. Stąd też, abstrahując od typowej dla wielu miast Europy centralnej wielokulturowości i wieloetniczności, Łódź wykazywała istotnie więcej podobieństw z niemieckimi miastami przemysłowymi niż z polski-

mi wielkimi miastami takimi, jak Lwów, Kraków, Warszawa czy Wilno. Czołowi wielcy przemysłowcy stojący na czele łódzkiego społeczeństwa w XIX i wczesnym XX wieku dają się zatem moim zdaniem najlepiej scharakteryzować – niezależnie od pochodzenia etnicznego i przynależności religijnej – jako oświeceni, żądni wiedzy «Wirtschaftsbürger», na podobieństwo tych pochodzących przykładowo z niemieckich miast przemysłowych. Wprawdzie z zastrzeżeniem, że łódzcy przemysłowcy – inaczej niż ci mieszkający dalej na zachód – byli w dużym stopniu apolityczni. Ich zaangażowanie polityczne, z powodu sytuacji politycznej w znajdującej się pod panowaniem rosyjskim Polsce Kongresowej, ograniczało się w dużej mierze jedynie do prób wywierania wpływu na decyzje dotyczące polityki gospodarczej. Ponadto angażowali się w planowanie przestrzenne miasta i to społecznie, [...] gdyż z powodów politycznych miejski zarząd komunalny mógł wykazywać jedynie bardzo ograniczoną aktywność i dysponował mocno ograniczonymi środkami. Również w tym względzie Łódź nie różni się istotnie od innych miast przemysłowych tego czasu.

W odniesieniu do przebiegu samej urbanizacji i industrializacji rozwój miasta przebiegał zgodnie ze wzorcami znanymi przykładowo z Akwizgranu, Wuppertalu, Oberhausen, Lyonu itd.: od rzemiosła i pracy nakładczej przez manufaktury i produkcję przemysłową na wielką skalę aż po spółki akcyjne; od ręcznego krosna tkackiego i kotła farbiarskiego po selfaktor (przędzarkę wózkową) i maszynę parową; od cechów rzemiosła po bunt i tzw. łódzkie powstanie robotników; od drewnianego domku tkacza, albo poprzez osiedle fabryczne po kamienice czynszowe albo przez reprezentacyjne mieszkania po wille i pałace.

Architekci planujący i budujący miasto pochodzili początkowo z okolicy, później przybywali już ze wszystkich stron świata. Dzięki temu majątni inwestorzy sprowadzili do Łodzi style architektoniczne „wielkiego” świata. Reprezentacyjny eklektyzm przeciwstawiał się rzekomej beznadziejności architektury fabrycznej w najprawdziwszym tego słowa znaczeniu. [...] To, że żadnemu z Polaków pod koniec drugiej połowy XIX wieku nie udało się już sięgnąć wiodącej elity łódzkiej, spowodowane było też z pewnością napiętymi stosunkami między polską ludnością a rosyjską administracją, z drugiej strony także tym, że Łódź już w owym czasie cieszyła się złą sławą, była piętnowana mianem miasta obcego, niepolskiego [...].”

Dialekt łódzko-niemiecki

„Wraz z emigracją do Polski Kongresowej przenoszono do obcego miejsca kawałek ojczyzny. Oprócz języka przybyszów z krajów niemieckich jednocyliły zwyczaje i tradycje dzielone z innym: potańcówka, fajerant spędzany w ogródku piwnym czy też obchody Schützenfest [ludowe święto strzelców – przyp. tłum.] albo i towarzystwa śpiewacze. Dopiero na miejscu, pod wpływem nowego otoczenia, zaczęli formować się w niezależne grupy, a fakt, że przy tym powstawało coś zupełnie specyficznego, z pewnością potwierdza się najwyraźniej na przykładzie samego języka. Z różnych niemiec-

kich dialektów, jakimi władali przybysze, wykształcił się z czasem osobny lokalny dialekt funkcjonujący jako język komunikacji: *Lodzer Deutsch*.

Określenia «niemiecki» – częściej niż «polski» – używały osoby z zewnątrz, administracja rosyjska lub też ci, którzy pochodzili z okolic i pojmowali siebie inaczej. Dopiero zmiana politycznych warunków ramowych po rewolucji z lat 1905-1907 i na początku pierwszej wojny światowej w roku 1914 i następujące po nich doświadczenia z niemieckimi władzami okupacyjnymi doprowadziły u wielu z tak zwanych *Lodzer Deutschen* do rewizji pojmowania siebie, przy czym ten proces myślowy mógł prowadzić zarówno do powrotu do niemieckości, jak i do odwrócenia się od niej. Nazwiska Eichler i Grohman nadają się na przykład obu wersji, przy czym między zachowaniami tych dwóch Polaków mogły pojawić się także i wszelkie inne odmiany i niuanse wykazywanych postaw”.

Żydzi Łodzi – cień oddalenia

„Z zewnątrz jeszcze rzadziej dostrzegano wewnętrzne różnice występujące u łódzkich Żydów. Działo się tak też i dlatego, że Żyd w oczach swego chrześcijańskiego otoczenia, nawet tam, gdzie mieszkał wśród nich już od dawna, pojmowany był jako obcy, jako odmienny i z powodu tej odmienności nierozumiany, a nawet mogący stać się zagrożeniem. Zatem z perspektywy zewnętrznej ludność pochodzenia żydowskiego jawiła się jej chrześcijańskiej części jako jednorodnie obca, tym bardziej, że do kontaktów dochodziło tylko w ograniczonych strefach kontaktów, a i one pozostawały powierzchowne.

[...] W tej kwestii miało się niewiele zmienić, gdy po roku 1918 Łódź stała się częścią niepodległej Polski, ale jednak do światowego kryzysu gospodarczego w 1929 roku miasto nie podniosło się jeszcze ze straszliwych ekonomicznych skutków pierwszej wojny światowej.

Dziesięć lat później rozpoczął się początek końca tego miasta przemysłowego [...]. Europejska historia powojenna dokonała dzieła zapomnienia, miasto pozostało wielkim nieznanym wśród miast Polski”.

Frank Schuster na pytanie, czy czuje się Łodzermensem nowej Łodzi, odpowiada po namyśle, że „chyba już tak”, lecz zapytany o jego ocenę Festiwalu Czterech Kultur twierdzi jednak, że jak dotąd, niestety, nie jest to cykl szanujący prawdziwe walory historii miasta. Uważa, że fantastyczna dowolność koncepcji tego festiwalu ma niewiele wspólnego z walorami tej historii i pewnie dlatego ten projekt nie może odnaleźć właściwego charakteru, który przyciągnąłby szeroką uwagę. O swej pracy sam napisał:

„Moim celem było po pierwsze przedstawienie tej części historii wieloetnicznego miasta przemysłowego Łodzi w latach 1820-1930, która w dużej mierze do dziś jest nieznaną i zapomnianą albo też i owianą najróżniejszymi mitami. Po drugie – próbowałem opowiedzieć historię miasta w kontekście industrializacji w XIX

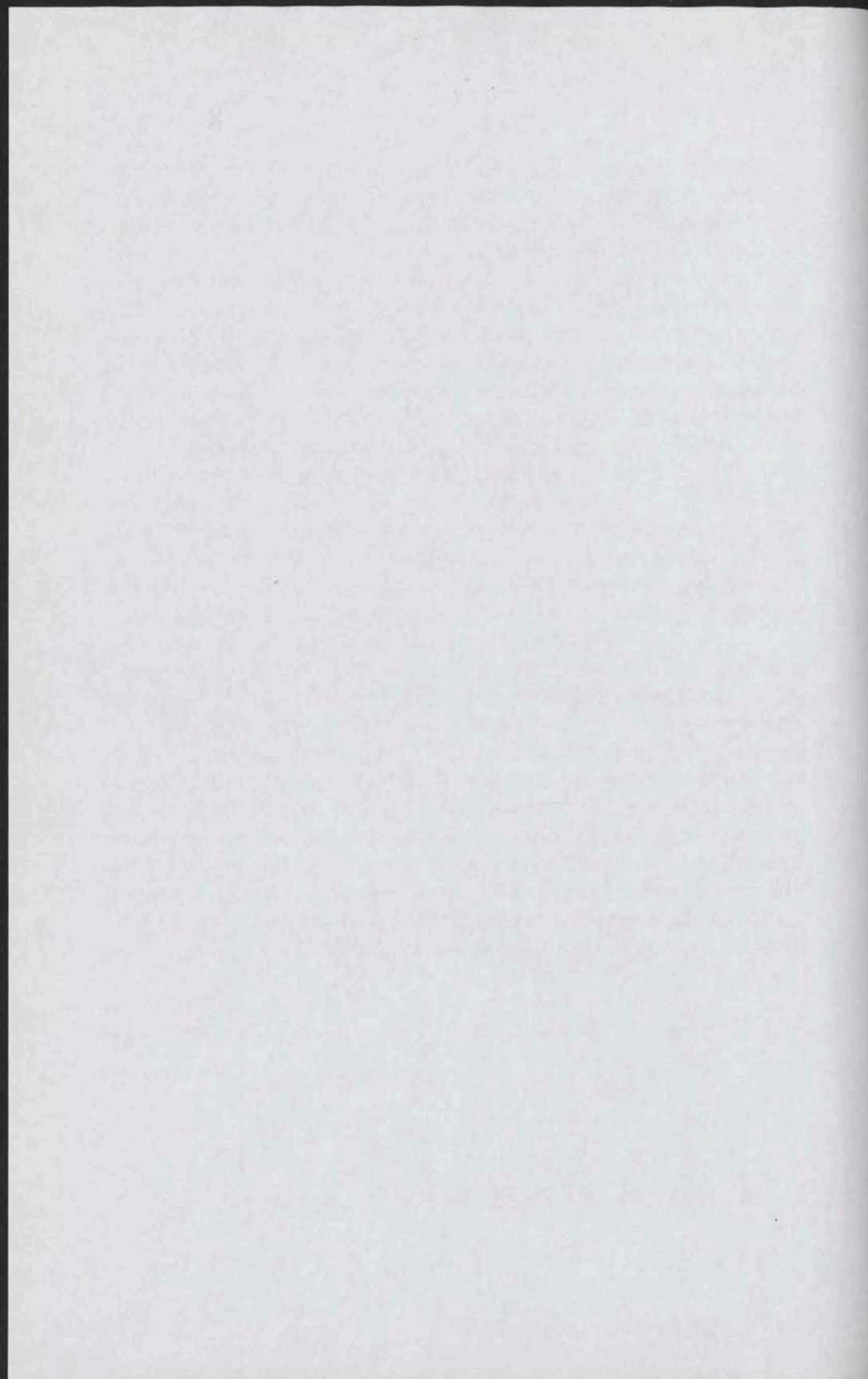
i wczesnym XX wieku i pokazać, że Łódź należy zarówno do szeregu ważnych europejskich miast przemysłowych owej epoki, jak również do tych wielkich miast, które z powodu swej wieloetniczności i wielokulturowości były wówczas typowe dla Europy centralnej. Po trzecie – to spojrzenie tak bliskie, a zarazem sięgające często po perspektywę przekraczającą granice historii lokalnej aż po horyzont historii globalnej, umożliwiło mi nieco inne niż dotychczas ujęcie wielu aspektów historii miasta. Mam nadzieję, że zarówno w całej książce, jak i w zakończeniu udało mi się znaleźć moim zdaniem przekonujące i interesujące odpowiedzi na pytania, które powinny być już dawno zadane lub na które do tej pory albo w ogóle nie znaleziono odpowiedzi albo nie była ona zadowalająca. Stąd też moja nadzieja, że praca ta jest czymś więcej niż tylko przedstawieniem historii pewnego fascynującego miasta przemysłowego”.

Uważam, że jednym z walorów tej pracy, istotnych także bardzo dla polskich badaczy historii rozwoju Łodzi, są odwołania autora do rozproszonych wcześniejszych niemieckojęzycznych opracowań tematycznych. Powstała dzięki nim bogata bibliografia zawarta m.in. w przypisach. Dystans przybysza i zarazem świeżość spojrzenia, poparta kilkunastoletnim współczesnym związkiem z miastem, procentuje w spojrzeniu Schustera autentyczną wnikliwością doświadczonego historyka.

„To naprawdę bardzo ciekawe miasto” – z uśmiechem mówi o Łodzi Frank Schuster, a prawdziwość tego wyznania potwierdza jakość naukowego wysiłku. Swoboda posługiwania się językiem polskim i stały kontakt ze środowiskiem Uniwersytetu Łódzkiego, w którym jest lubiany za otwartość i poczucie humoru, na pewno pomogły w powstaniu wartościowej naukowej pracy. Wartościowej, bo pokazującej fenomen Łodzi z odmiennego niż u polskich historyków punktu widzenia. Że sam jako Niemiec wiążący się z naszym miastem jest „nietypowy”, wie i nie traktuje tego faktu jako czegoś szczególnego. Recenzenci niemieccy Hans Jurgen Bomelburg i Thomas Bohm z Giessen oraz Robert Traba, dyrektor nowo powstałego w Berlinie Instytutu PAN, i prof. Krzysztof Stefański z UŁ wysoko ocenili pracę Schustera. Trzeba mieć nadzieję, że wkrótce po wersji niemieckojęzycznej ukaże się polskie wydanie książki, która zresztą nie tylko w Łodzi nie powinna przejść bez echa.

Piotr Werner
– publicysta, realizator filmowy.

Cytatów użyto za zgodą autora Franka Schustera



kultura

Abakanowicz w Miejskiej Galerii Sztuki

Tkaniny, abakany, miejsce dla człowieka

Paulina Dzwonkowska

str. 75

Malarstwo Jana Czarnego

Malarz pisał, pisarz namalował

Gustaw Romanowski

str. 79

Teatr jest narzędziem, a nie celem...

Z Marianem Glinkowskim – twórcą Łódzkich Spotkań Teatralnych

– rozmawia Dominika Łarionow

str. 87

Kajetan Sosnowski – w setną rocznicę urodzin

Malarz fizyko-chemicznych transformacji

Małgorzata Dzięgielewska

str. 97

30 lat Grupy CENTAURO

Henryk Zaslowski Superstar

Rafał Gawin

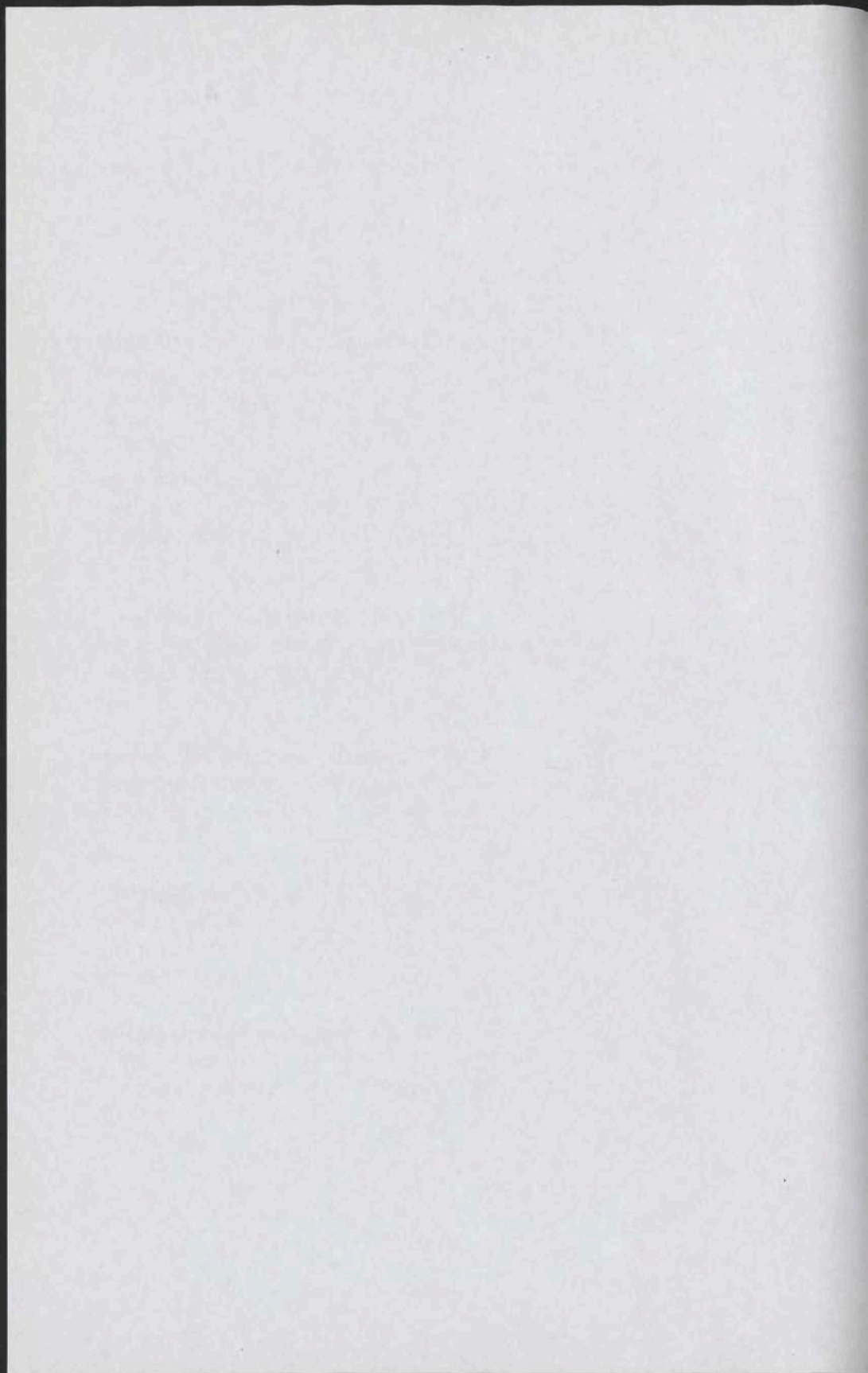
str. 121

14. Międzynarodowe Triennale Tkaniny

Powroty i rozstania

Monika Nowakowska

str. 107



Abakanowicz w Miejskiej Galerii Sztuki

Tkaniny, abakany, miejsce dla człowieka

kultura

Magdalena Abakanowicz bezsprzecznie należy do grona polskich twórców, którzy w drugiej połowie XX wieku wywarli znaczący wpływ na kształt nowej sztuki w wymiarze światowym. Jej nazwisko jednym tchem można wymienić obok takich postaci jak Wojciech Fangor, Alina Szapocznikow czy Roman Opalka. Razem z nimi poszukiwała nowatorskich środków artystycznej wypowiedzi, zacierając tym samym granice pomiędzy poszczególnymi dziedzinami sztuki. Dziś jej prace uważa się za sztandarowy przykład polskiej twórczości, która, będąc ceniona w kraju, spotkała się również z powszechnym uznaniem i zainteresowaniem na całym świecie. Będąc symbolem sztuki z najwyższej półki, każdorazowa ich prezentacja staje się istotnym wydarzeniem kulturalnym.

Tak jest też w przypadku kolejnej wystawy tej artystki przygotowanej przez Miejską Galerię Sztuki w Łodzi, zatytułowanej *Opus et fabulas*. Trwająca od maja do końca lipca ekspozycja, która towarzyszyła 14. Międzynarodowemu Triennale Tkaniny, została zaprojektowana przez Elżbietę Fuchs i Małgorzatę Wróblewską-Marikiewicz. Zamyśłem kuratorek było przedstawienie początków artystycznej drogi Abakanowicz wraz z przełomowym momentem w jej twórczości, kiedy to zaczęła rozwijać tradycyjnie pojmowaną formę gobelinu, porzucając stopniowo dwuwymiarowość tkanin na rzecz obiektów przestrzennych. Drogę tę zasygnalizowano na wystawie prezentacją 13 tkanin z lat 60. i 70., których dopełnieniem były dwie realizacje z ostatnich lat.

Najstarszą i zarazem jedną z ciekawszych prac eksponowanych na wystawie była tkanina malowana z 1960 roku, pokazana pół wieku temu na pierwszej indywidualnej wystawie artystki w warszawskiej Kordegardzie. Utrzymana w czerniach i szarościach, przełamanych miejscami plamami zgaszonej czerwieni, pokryta jest formami nawiązującymi do abstrakcji organicznej. Jest to interesująca realizacja nie tylko ze względu na fakt, iż przedstawia pierwszy etap poszukiwań nowego sposobu traktowania tkaniny, nie tylko jako funkcjonalnego, dekoracyjnego obiektu, ale również niejako malarskiego podłoża, któremu nadano pełnię artystycznych praw i możliwości. Można się w niej również doszukać zapowiedzi motywów, które przez następne kilkanaście lat zdominują twórczość Abakanowicz. Kształty, przywodzące na myśl żywe rośliny, wzra-

stające wśród wrzecionowatych łodyg i otwierających się pęczniejących kokonów, wyraźnie wskazują na biologiczne inspiracje, które już w tej pracy otrzymują zmonumentalizowaną oprawę, tak charakterystyczną dla kolejnych jej dzieł.

Kolejne milowe kroki wyznaczają dwa gobeliny – *Kompozycja form białych* z 1962 roku oraz *Gobelin 29 – Desdemona* z 1965 roku – zaprezentowane kolejno na pierwszym i drugim Biennale de la Tapisserie w Lozannie. Na ich przykładzie można zaobserwować etapy stopniowego uprzestrzenniania się prac Abakanowicz, od niezwykle fakturowych gobelinów w stronę coraz bardziej mięsistych, ciężkich obiektów, gdzie poszczególne partie przenikają się, nachodzą na siebie niczym narastające na tkaninie narośle. Zarówno forma, jak i technika – w ramach której zostały wykorzystane nietypowe połączenia takich materiałów jak wełna, sisal, sznury bawełniane czy końskie włosie – spotkały się z żywym zainteresowaniem odbiorców i krytyków sztuki.

Potwierdzeniem artystycznego sukcesu Abakanowicz było przyznanie jej I prestiżowej nagrody w dziale sztuk użytkowych podczas 8. Biennale Sztuki w São Paulo w 1965 roku. Od tego momentu jej twórczość staje się wizytówką polskiej szkoły tkaniny na całym świecie. Sama artystka idzie jednak jeszcze dalej, w zasadzie niemal całkowicie rezygnując z przyściennych kompozycji i tradycyjnych technik tkackich. Rozwija przede wszystkim swoją nową, docenioną na brazylijskim przeglądzie formułę artystyczną, tworząc liczne tzw. abakany – czyli przestrzenne, monumentalne kompozycje wykonane wprawdzie techniką gobelinową, ale których miękkie, organiczne, trójwymiarowe formy na następne kilkanaście lat wypełnią całkowicie autonomiczny wyraz jej sztuki.

Na łódzkiej wystawie można obejrzeć dwa abakany artystki – *Abakan brązowy 4* z lat 1969-1984 oraz *Abakan czarny* z 1972 roku. Także w przypadku zestawienia tych dwóch prac zauważyć można nieustający progres w eksperymentach formalnych oraz różnorodność wariantów tego rodzaju dzieł. Wcześniejsza (choć nieco umownie datowana) praca reprezentuje dosyć surową, oszczędną formę o kształcie regularnego koła, które zostało naznaczone podłużnymi nacięciami. Zróżnicowana fakturowo powierzchnia tkaniny utrzymanej w kolorystyce ciepłych brązów przywodzi na myśl fragment organicznej tkanki, która poprzez swoje pęknięcia i odwinęty u dołu fragment wciąga do swojego wnętrza. Efekt ten jeszcze silniej został wyeksponowany w późniejszej realizacji. Trójczęściowa miękka rzeźba jest niezwykle kompozycją złożoną z grubych, ciemnych płacht gobelinu, z których dwie łączą się fantazyjnym spletem przypominającym pajęczą sieć bądź inną organiczną formę. Monumentalność i ciemna, monochromatyczna kolorystyka nadaje tej formie wyraz powagi i tajemnej magiczności. Dzieło to wskazywać ma na końcowy efekt drogi artystki, w której celem było całkowite odejście od tradycyjnej, płaskiej powierzchni tkaniny artystycznej. W przypadku tego abakanu trudno nadal mówić o tkaninie, choć również określenie go mianem rzeźby nie jest do końca trafne. Odbiorca nie ma bowiem do czynienia z typową bryłą, ale otwartą formą, której elementem składowym są nie tylko tkane płaszczyzny, ale również przestrzeń znajdująca się pomiędzy nimi.

Stąd już krok ku realizacji w typie *environment*, które artystka w latach 70. budowała najpierw z użyciem modułów-abakanów, a później w wyniku zwielokrotnienia rzeźbiarskich wizerunków ludzkich postaci. Przykładem tej stylistyki, podejmowanej przez Abakanowicz w latach późniejszych, są prezentowane na wystawie dwie figury *Gigantów* z 2008 roku. Jeszcze inną konwencję artystyczną przedstawiają sylwetki *Ptaków* (1996-2000) – ażurowych konstrukcji ze splecionych drutów, swym kształtem nawiązujących w swobodny sposób do zoomorficznych form. Prace te, mimo iż bardzo reprezentatywne dla twórczości Abakanowicz, na ekspozycji w Galerii Miejskiej wydają się nieco wyrwane z kontekstu. Brakuje im mocy, którą posiadają dzięki zwielokrotnionej obecności swoich podobizn, tak jak to dzieje się w przypadku takich realizacji jak *Alteracje*, *Plecy*, czy *Ragazzi*. Brakuje im również powietrza, wiszące bowiem w sąsiedztwie gobeliny i abakany anektują większą część przestrzeni (nie tylko w sposób fizyczny, ale przede wszystkim symboliczny). W zamyśle kuratorskim miały być – wraz z wiszącymi na piętrze plakatami oraz pokazem zdjęć dokumentujących ważniejsze realizacje oraz wystawy z lat 70. i późniejszych – krótkim dopowiedzeniem tego, do jakiego momentu wyewoluowała twórczość Magdaleny Abakanowicz. Jest to jednak zbyt skrócony komentarz, który daje wyraźne poczucie niedosytu i raczej niepotrzebnie zakłóca rytm śledzenia pierwszych eksperymentów plastycznych artystki. Można by również polemizować z wyborem abakanów jako ostatniej, kulminacyjnej formy ewolucji tkaniny artystycznej. Niektórzy historycy sztuki (m.in. Mariusz Hermansdorfer) widzą bowiem jej dalszą drogę przemian w kolejnych realizacjach Abakanowicz. Instalacje budowane z grubych sznurów, gigantycznych suptów oraz „pełzających” po przestrzeni galerii wysuniętych fragmentów rozległych kompozycji wydają się powiększonym do gigantycznych rozmiarów splotem tkaniny. Tym samym liny, które rozwijają się w przestrzeń, niejako włączają w swój obręb wszystko, co obejmą swym zasięgiem, sprawiając, że cała otaczająca widza rzeczywistość staje się częścią wszechogarniającej rzeźby. Jest to zatem jeszcze bardziej zaawansowany krok w stronę zatarcia granic pomiędzy tkaniną a przestrzenią, a tak naprawdę pomiędzy poszczególnymi dziedzinami sztuki w ogóle.

Wspomniane mankamenty nie umniejszą jednak ogólnego poziomu wystawy. Zasadniczą, a zarazem najwartościowszą jej częścią była – co wydaje się rzeczą oczywistą – prezentacja dziś już najmniej „opatrzonych”, czyli najwcześniejszych prac artystki. W kontekście jej towarzyszenia trwającemu równolegle Triennale Tkaniny wydaje się rzeczą naturalną, że to właśnie na te realizacje został położony największy nacisk. Mimo łatwej do zauważenia linearności kolejnych etapów twórczości Abakanowicz historyczna wędrówka przygotowana przez Galerię miała raczej swobodny charakter ze względu na nie całkiem chronologiczny układ prac oraz nakreślony powyżej wtręt współczesnych realizacji. Rozwiązanie to miało jednak zdecydowane plusy, nie do końca bowiem wyartykułowany punkt kulminacyjny ekspozycji pozwalał na spokojną analizę poszczególnych prac. A warto było zatrzymać się przy nich na dłużej, każdy bowiem z zaprezentowanych gobelinów, mimo iż stanowił element po-

średni na drodze do odkrycia oryginalnej formy abakanów, przedstawiał ciekawe rozwiązania formalne i estetyczne. Całości ich prezentacji towarzyszył również niezwykle rzetelnie opracowany katalog, który nie tylko w szczegółowy sposób opisywał okoliczności powstania i historię wystawienniczą kolejnych dzieł, ale również wskazywał na istotną rolę ówczesnego Muzeum Historii Włókiennictwa oraz łódzkiego oddziału Biura Wystaw Artystycznych¹ w promowaniu wczesnej twórczości plastycznej artystki.

Tak silne nakierowanie na trop przewodni, jakim była analiza formalnych przemian w twórczości Abakanowicz, miało jednak również słabe strony, na wystawie niemal całkowicie bowiem przemilcza się tło związane z osobą artystki i biograficznymi kontekstami kształtowania jej dzieł. Należy pamiętać, że „czynnik ludzki” stał zawsze w centrum jej artystycznych zainteresowań, przede wszystkim ze względu na jej własne doświadczenia (dotyczące wojny, a później życia w socrealistycznej rzeczywistości, gdzie wszyscy traktowani są jako część większej zbiorowości). Wypowiada się o nich słowami: „Pogrążam się w tłumie, jak ziarenko piasku w sykim piasku. Zatracam siebie wśród anonimowości spojrzeń, ruchów, odorów, we wspólnym pochłanianiu powietrza, pulsowaniu soków pod skórą. Staję się komórką tego bezbrzeżnego organizmu, należę do innej osobników, komórek już pozbawionych wyrazu, już wtopionych w siebie nawzajem”². Można zatem wysnuć wniosek, że poczucie bycia częścią jakiejś większej struktury stoi u źródeł tego, iż bez względu na technikę, jaką operuje artystka, w swej twórczości wypowiada się ona w monumentalnej skali: począwszy od prac na papierze i płótnie z drugiej połowy lat 50., poprzez przestrzenne formy tkane techniką własną nazwane abakanami, aż do słynnych grup rzeźbiarskich budowanych z powtarzających się elementów postaci ludzkich bądź obiektów biomorficznych, czy wreszcie przeznaczonych do prezentacji plenerowej metaforycznych prac o uniwersalnej symbolice, wykonanych z kamienia lub drewna.

Brak w tle tej ekspozycji wspomnianego czynnika ludzkiego, jakiegoś odautorskiego komentarza, powoduje, iż pokaz w Miejskiej Galerii Sztuki staje się bardzo zasadniczym, nieco surowym przeglądem wczesnej twórczości artystki, który kierowany jest przede wszystkim do odbiorców obeznanych już z jej dorobkiem. Dlatego dobrze się stało, że dopełnieniem wędrówki śladem sztuki Magdaleny Abakanowicz może być wystawa w Centrum Rzeźby w Orońsku (czynna od czerwca do listopada 2013 roku), będąca retrospektywą późniejszych jej dzieł. Warto zatem polecić obie ekspozycje, doskonale bowiem się uzupełniają, tworząc pełen obraz dorobku tej wybitnej artystki.

Paulina Dzwonkowska
– historyczka sztuki

Przypisy:

1. Dziś Centralnego Muzeum Włókiennictwa oraz Miejskiej Galerii Sztuki w Łodzi.
2. Cyt. za: W. Krukowski, *Pomnik źródeł*, [w:] *Magdalena Abakanowicz. Kroczący*, katalog wystawy w Galerii Kordegarda, Warszawa 2000, s. 13.

Magdalena Abakanowicz
Opus et fabulas



Magdalena Abakanowicz, *Giganci*, 2008, tkanina jutowa, żywica, 1. 245 x 80 x 120 cm,
2. 245 x 86 x 120 cm, własność Autorki, fot. Martyna Nowosiad



Magdalena Abakanowicz, Abakan (trójczęściowy) czarny, 1972, gobelin, sploty kombinowane (sizal na lnę), 330 x 200 cm 2. 330 cm x 200 cm 3. 330 x 100 cm, własność Centralnego Muzeum Włókiennictwa w Łodzi, fot. fragment ekspozycji – Martyna Nowosiad / Adrianna Michalska



Fragment ekspozycji w Ośrodku Propagandy Sztuki, fot. Adriana Michalska

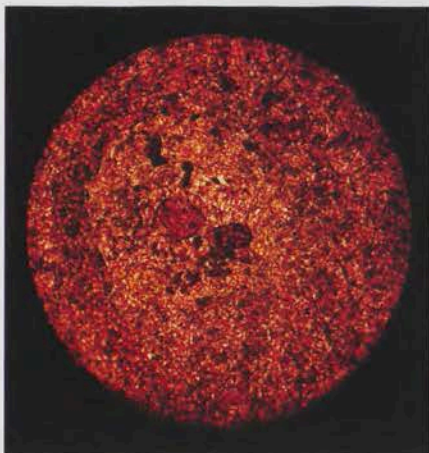


Magdalena Abakanowicz, Abakan brązowy 4, 1969-1984, techniki gobelinowe (sizał na lninie), 290 x 300 x 35 cm, własność Centralnego Muzeum Włókiennictwa w Łodzi, fot. Archiwum CMW – Lech Andrzejewski

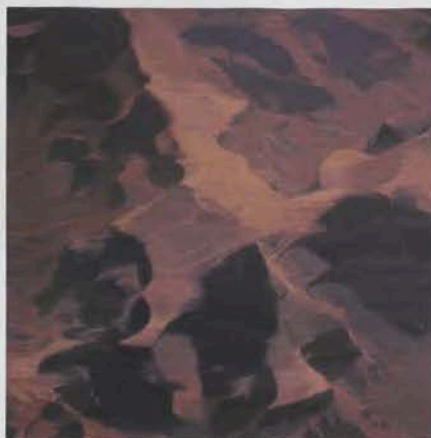


Magdalena Abakanowicz, Biała (Słońce i Księżyc), 1964, gobelin (len, bawełna i sznury bawełniane, wełna ręcznie przędzona oraz runo i sizał, na lninie), 170 x 195 cm, własność Centralnego Muzeum Włókiennictwa w Łodzi, fot. Archiwum CMW – Lech Andrzejewski

14. Międzynarodowe Triennale Tkaniny



Magdalena Soboń, MARS,
– Złoty Medal 14 MTT



Renata Rozsivalova (Czechy), PIEKŁO,
Medal Centralnego Muzeum Włókiennictwa
oraz Medal Brązowy



Barbara Abele (Łotwa), KOD KRESKOWY,
wyróżnienie honorowe 14 MTT



Cindy Hickok (USA), CAFEE de MUSEE,
Medal Brązowy 14 MTT



14 Międzynarodowe Triennale Tkaniny – ekspozycja. fot. Lech Andrzejewski



14 Międzynarodowe Triennale Tkaniny – ekspozycja. fot. Lech Andrzejewski

Fot. dzięki uprzejmości Centralnego Muzeum Włókiennictwa

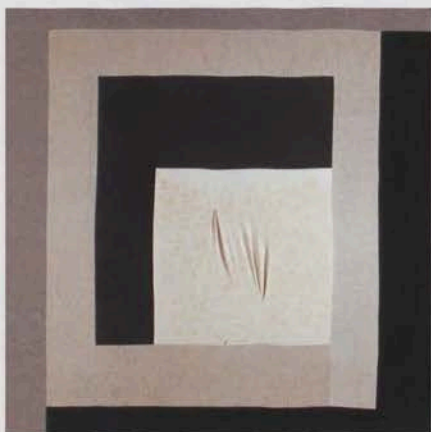
Jan Czarny. Malarstwo





Fot. Zbigniew Zapałowicz

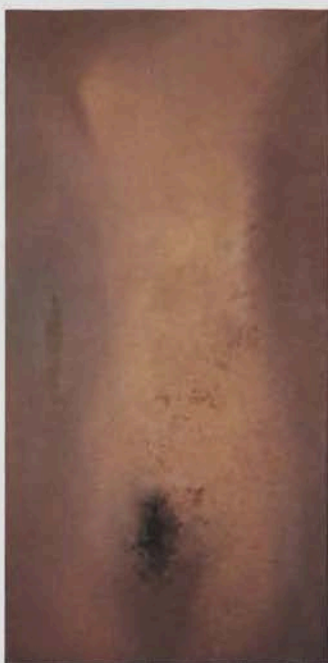
*Kajetan Sosnowski 1913-1987.
W poszukiwaniu prawdy*



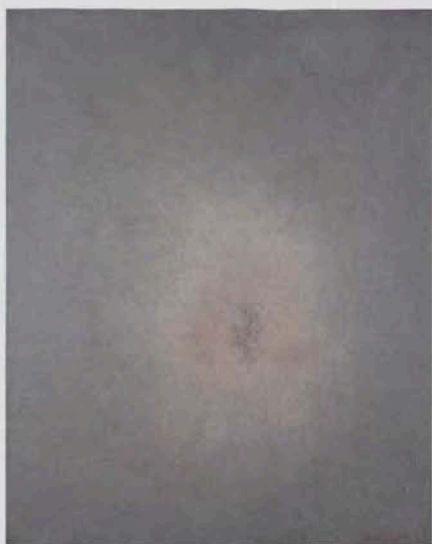
Sosnowski,
Z cyklu Układy równowartościowe ok. 1980



Sosnowski
Z cyklu Układy równowartościowe
Żółty krzyż, 1984



Sosnowski,
Z cyklu Erotyki S 66, ok. 1959, olej, płótno



Sosnowski, Z cyklu Obrazy puste, 1962, olej,
płótno, własność rodziny artysty

Malarstwo Jana Czarnego

Malarz pisał, pisarz namalował

kultura



W maju 2013 roku Dom Literatury przypominał twórczość Jana Czarnego w związku z 95. rocznicą urodzin poety, prozaika, scenarzysty filmów animowanych, autora znakomitych fraszek i aforyzmów. I niezwykle malarza, o czym mało kto wiedział aż do śmierci tego związanego z Łodzią wszechstronnie utalentowanego twórcy. Czarny zmarł w 1985 roku, w niedobrym dla polskiej kultury czasie, już wycofany z życia społecznego i towarzyskiego, do którego miał zresztą i wcześniej duży dystans, doświadczony trudnymi życiowymi przejściami, o których nie chciał mówić, a tym bardziej ich przypominać.

Poznałem Jana Czarnego, gdy będąc jeszcze studentem, znalazłem się na jakimś jego wieczorze autorskim. To było w latach 60. Publiczność zaśmiewała się z jego fraszek i aforyzmów, ale on sam, czytając je, sprawiał wrażenie człowieka niezbyt wesołego, a na pewno głęboko nieufnego wobec rozbawionej widowni. A przecież uczestniczył wtedy dość aktywnie w życiu literackim i co jakiś czas ukazywały się jego zbiorki poezji i fraszek. Sam jednak stronił raczej od towarzyskich kręgów skupionych wokół redakcji czasopism i ich redaktorów. Na tym wieczorze autorskim o coś go zapytałem i chyba nie było to pytanie bez sensu, bo zaproponował rozmowę przy kawie. Rozmawialiśmy w Honoratce, w której znalazłem się w życiu po raz pierwszy, a w której Czarny bywał regularnie, aby podpatrywać snobistyczne towarzystwo będące – jak się wyraził – „surowcem fraszkoobserwacji”.

Potem widywaliśmy się w Klubie Dziennikarza, w którym też lubił bywać aż do pewnego incydentu w marcu 1968 roku, kiedy to do siedzącego w rogu sali Czarnego podszedł bywający tam regularnie pewien poeta „o ludowym rodowdzie” i uderzył go zwiniętą gazetą w twarz. Czarny zacisnął zęby, ale nie zareagował na prowokację. Nie zareagowali też siedzący z nim przy stoliku dwaj, a może i trzech inni



bywalcy Klubu. Dopiero po kilkunastu minutach powiedział na tyle głośno, żeby usłyszeli to siedzący przy sąsiednich stolikach: „On już się dowiedział z najlepszego źródła, że można znowu bić Żydów”. Czarny był niewysokim, ale silnym, mocno zbudowanym mężczyzną i mógłby prowokatora łatwo poskromić, dlatego bywalcy Klubu Dziennikarza oczekujący awantury byli zawiedzeni jego powściągliwością. W tzw. środowisku krążyła bowiem świeża jeszcze opowieść, jak to miesiąc wcześniej, będąc w Honoratce, jednym energicznym ruchem wystawił za drzwi kawiarni pewnego zaczepiającego go kulturystę, aspirującego w ten sposób do intelektualnej elity.

Odtąd stronił już od Klubu Dziennikarza. Parę razy odwiedziłem go w domu, ale najchętniej lubił rozmawiać na ulicy i podczas takich dość przypadkowych spotkań mogliśmy godzinami dreptać, krążąc w kółko po Sienkiewicza, Tuwima, Nawrot, Struga, Wólczańskiej. Dziwne było, że obdarzał mnie od początku naszej znajomości zaufaniem, dzieląc się historiami ze swojego niełatwego życia, przeplatanymi piekielnie trafnymi analizami ludzkich zachowań. Miał nieprzeciętną umiejętność przewidywania, jak zachowa się ten i ów w konkretnej sytuacji, i sarkastycznie wyrażał satysfakcję, kiedy te przewidywania sprawdzały się co do joty. Był człowiekiem wielu talentów, ale gdyby były to inne czasy, mógłby zostać np. wybitnym analitykiem pracującym z dużym pożytkiem dla kraju.

Tymczasem całe zawodowe życie w Łodzi spędził w Studiu Opracowań Filmowych, gdzie był skromnym redaktorem przygotowującym dubbingowe dialogi, przeważnie do filmów dla dzieci. O pracy tej opowiadał niechętnie, traktując ją jako wybrany „z musu” sposób zarabiania na życie.

Urodził się 15 lipca 1918 roku w Kaliszu w dość zamożnej i całkowicie zasymilowanej rodzinie polskich Żydów. Od dzieciństwa przejawiał talent plastyczny. W 1936 roku ukończył prestiżowe Gimnazjum i Liceum im. A. Asnyka i rozpoczął studia w Państwowym Instytucie Sztuk Plastycznych w Poznaniu. Zmobilizowany w 1939 roku, wziął udział w kampanii wrześniowej i na wchodzie kraju dostał się do niewoli radzieckiej. Przebywał w kilku obozach pracy w różnych miejscach ZSRR. Amnestionowany w ostatniej chwili przez sowieckie władze, mimo starań i próśb nie znalazł się jednak w korpusie gen. Andersa, co udało się jego starszemu bratu Józefowi. Było to jedno z jego przykrych i niechętnie przypominanych doświadczeń życiowych. W 1943 roku został wcielony do tworzącej się tam Dywizji Kościuszkowskiej LWP i jako oficer kulturalno-oświatowy przeszedł frontowy szlak „od Lenino do Berlina”. Zdemobilizowany po wojnie znalazł się w Łodzi, której już nie opuścił do śmierci. Zmarł 30 listopada 1985 roku.

Dom Literatury przypominał Jana Czarnego, urządzając wieczór wspomnień okraszony czytaniem jego co cenniejszych fraszek i aforyzmów oraz wy-

kultura



stawę twórczości plastycznej. Twórczości praktycznie dotąd nieznannej, bo sam autor nie chciał jej za życia pokazywać publicznie. Ci, którzy go znali, pamiętali, jak siedząc przy kawiarnianym stoliku – a było to przy każdej niemal okazji – Czarny wyciągał długopis i na papierowej serwetce, pudełku po papierosach czy pustej paczce zapalek szkicował szybko gęste meandryczne kompozycje. Skończone kawiarniane etiudki chętnie podarowywał i wszyscy myśleli, że po prostu tak się bawi, nie traktując tych plastycznych ćwiczeń poważnie. Okazało się, że tak nie było już przy pierwszym, bardzo zresztą skromnym pokazie jego prac zorganizowanym w 1988 roku w foyer Teatru Studyjnego. Bo Czarny traktował tę sferę twórczej ekspresji jako coś ważnego, ale bardzo osobistego. Wprawdzie w jego mieszkaniu można było zobaczyć niedużych rozmiarów obrazy, a nawet jakąś składaną sztalugę, ale pytany, kto jest autorem tych prac, wykręcał się zawsze żartem.

Czarny malował temperą w warunkach domowych, w pokoju, gdzie miał biurko i pisał, dlatego jego obrazy są niewielkich rozmiarów. Wyraz ich poetyki, będącej połączeniem skomplikowanych geometrycznych figur i dość przewrotnych często szyfrów znaczeniowych, kojarzyć się może raz ze sztuką aztecką, innym znów razem bliska jest ona pogodnej urodzie malarstwa Paula Klee.

Nie jest to bynajmniej sztuka prosta. Czarny był znakomicie obeznany z trendami sztuki nowoczesnej, przez pewien czas jako członek łódzkiego ugrupowania artystycznego Pięte Koło, w którym znalazł się jako pisarz, był bli-

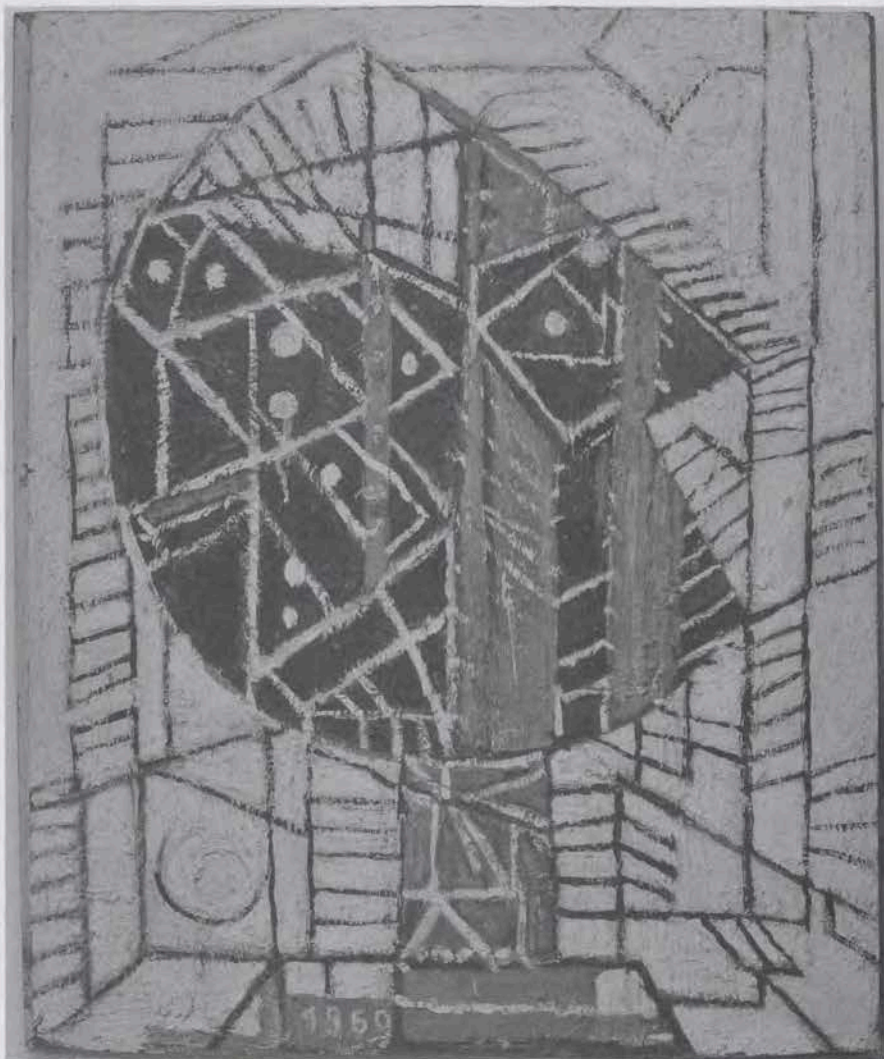


ska takich wybitnych malarzy jak Stanisław Fijałkowski, Jerzy Nowosielski, Stefan Wegner, Antoni Starczewski, Lech Kunka, Leszek Rózga, Krystyn Zieliński. Chodził na wystawy, oglądał na bieżąco reprodukcje sztuki zachodniej, dużo czytał, a krytycyzm wobec własnych dokonań plastycznych traktował jako rzecz naturalną. Dlatego twórczość plastyczna była jego prywatną, dobrze strzeżoną strefą.

Dziś możemy dostrzec, że niezależnie od takich czy innych skojarzeń i dostrzeganych zapożyczeń – a w jakiej sztuce ich nie ma! – w obrazach Czarnego utrwalał się autonomiczny świat odpowiedzialnego artysty. W tym świecie dominuje na ogół kontur, który zapętlą pole obrazu tak, aby wolna przestrzeń została zredu-

kultura





kowana do najmniejszego fragmentu kompozycji. Jeśli z konturu wyłania się czasem figura kojarząca się z ludzką postacią, to wprawdzie możemy ją traktować jako swoisty zgeometryzowany symbol człowieka, ale nigdy do końca. Bo zawarta w takiej figurze groteska może oznaczać też całkowite zaprzeczenie takiego skojarzenia. Człowiek odhumanizowany, którego idea została zatarta, nie jest już symbolem, ale atrapą symbolu, śladem śladu, ucieczką od pierwotnego sensu istnienia.

Najbardziej może przejmujące pod tym względem są malowane kamienie. Czarny je zbierał i pokrywał osobliwą pasiastą polichromią. Kamieni nie pokazywał nikomu, trzymał je chyba w szafie. Są wprawdzie bardzo dekoracyjne, ale nie

są to bynajmniej gadzety. Te kamienne totemy zawierają w lapidarnej formie ironiczne przesłanie, jak relatywizuje się hierarchia wartości. Polny kamień urasta niejako do sakralnego znaczenia, nabiera rysów człowieka, odrywa się od swojej wcześniejszej banalnej historii, zaczyna być czymś ważnym. Choć to wszystko – jak zdaje się mówić artysta – jest przecież umowne, a konwencje są od tego, aby je ironicznie obchodzić.

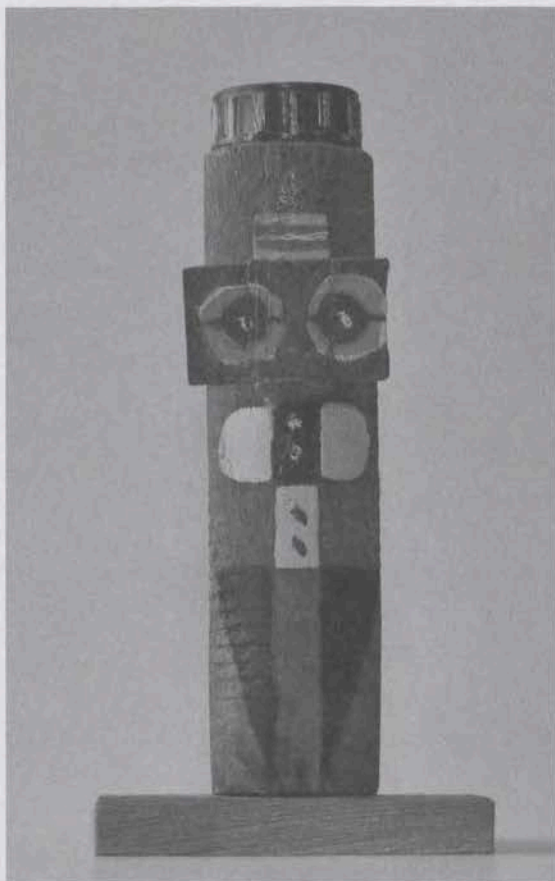
Przypomina się w tym miejscu fraszka Jana Czarnego *O Iksińskim*:

„Zrobił wreszcie karierę
Niczym był, a jest zerem”.

Czarny wydał za życia dwie powieści, tom opowiadań, kilka tomików poetyckich i zbiorów fraszek. Aforyzmów opublikował najmniej, choć wielu z nich nie powstydziliby się Stanisław Jerzy Lec, mistrz tej literackiej miniatury. Na przykład takiego: „Rozkład jazdy w zaświaty zawsze jest niedogodny”.

Jeśli ta niedogodność sprawiła, że dopiero 28 lat po śmierci autora można było zorganizować pełną wystawę plastycznej twórczości Jana Czarnego, to i tak trzeba się cieszyć, że do niej doszło. Trzeba się cieszyć, że skrupulatnie przechowała te obrazy i kamienie żona artysty Lucyna Skompska i że zainteresowanie jego spuścizną wykazał dyrektor Domu Literatury Andrzej Strąk. To duże szczęście dla łódzkiej kultury, że ten oryginalny dorobek plastyczny nieco przecież już zapomnianego





pisarza nie został rozproszony tak, jak to się często zdarza po śmierci artystów, kiedy rodzina nie wie, co ma zrobić z niespodziewanym spadkiem. Przydałoby się co prawda wydanie albumu dokumentującego ten dorobek, ale i tak stało się dobrze, że sztuka autentycznego artysty została uratowana.

Gustaw Romanowski

Jan Czarny – *Dziwne tematy malowane temperą*. Malarstwo, Dom Literatury, 7-24 maja 2014 roku, kurator wystawy: Andrzej Gieraga.

Fot. Zbigniew Zapałowicz (archiwum Lucyny Skompskiej)

Teatr jest narzędziem, a nie celem...

Z Marianem Glinkowskim – twórcą Łódzkich Spotkań Teatralnych – rozmawia Dominika Łarionow

kultura



W ruchu teatrów pozainstytucjonalnych w Polsce wszyscy znają Mariana Glinkowskiego, wieloletniego jurora konkursów teatrów szkolnych i amatorskich, czynnego instruktora teatralnego, Prezesa Okręgu Łódzkiego i wiceprezesa Zarządu Głównego Towarzystwa Kultury Teatralnej. W Łodzi, gdzie był nagradzany za swoją działalność (Odznaka Zasłużony dla Miasta i Nagroda Miasta), jest pamiętany głównie jako dyrektor odrodzonego w 1992 roku słynnego festiwalu teatrów alternatywnych – Łódzkich Spotkań Teatralnych (ŁST). Był współtwórcą kilku grup teatralnych: Floridont, Studencki Teatr Uniwersytetu Łódzkiego STUŁ, ST Pstrąg, PROM, Quant. Nieprzerwalnie od 1972 roku do

tej pory prowadzi teatr ORFA w Zgierzu, a od 1986 roku Teatr Kilku Osób w Łodzi. Jest członkiem rady programowej społecznego ruchu teatralnego „Dotknij teatru”, który organizuje z okazji Międzynarodowego Dnia Teatru (27 marca) cykl edukacyjnych spotkań służących popularyzacji tej formy sztuki.

– Jak długo Pan pracuje?

Marian Glinkowski: – Pracuję od 1964 roku, czyli już 49 lat. Choć jestem już na emeryturze, nadal prowadzę próby, realizuję projekty. Dłuższy staż mam jako obserwator przeobrażeń estetyki sztuki teatru. To już ponad pół wieku.

– *Jak się zmienił teatr polskiego OFF-u, dawniej nazywany głównie studenckim lub alternatywnym?*

– Zmianie uległ jego język, nie zmienia się natomiast motywacja do działania. Gdy mówię teatr, to myślę o pozainstytucjonalnym, choć oczywiście uważa dotyczy także teatru repertuarowego. Wychodzę z przekonania, że teatr jako „wykwit” określonej potrzeby społecznej jest realizacją chęci oglądania świata w wymiarze metafory. Stawia lustro przed widzem i realizatorem, aby się w nim przejrzeć, by zadać sobie pytanie: kim jestem? Powstałe odbicie podlega ocenie moralno-etycznej. Dlatego teatr ciągle jest potrzebny, a nawet pożądany. I chodzi mi zarówno o teatr instytucji, jak i teatr ruchu.

– *Teatr studencki z lat 60. i 70. stworzył mit wokół tej formy działalności artystycznej. W tamtym okresie był to też obszar częściowo wolny od cenzury. W jakimś stopniu podobną rolę spełnili twórcy działający w obrębie tzw. alternatywy po 1989 roku. Szczególnie było to widoczne na reaktywowanych ŁST. Przedstawienia realizowane przez zespoły mówiły o rzeczach ważnych dla młodego pokolenia Polaków lat 90., o czym nie chciały opowiadać teatry repertuarowe. Co się stało w nowym millenium? Możemy mówić o małej niszy teatrów amatorskich czy szkolnych, ale alternatywna nie odgrywa tak istotnej roli, jak to było kiedyś.*

– Demokratyzacja życia wyparła teatr, który był zainteresowany aspektem politycznym życia społecznego i chęcią jego komentowania. Można zadać nieco inne pytanie: skąd się w ogóle wzięła ciekawa w wymiarze historycznym i artystycznym sytuacja w polskim teatrze studenckim drugiej połowy ubiegłego wieku? W mojej interpretacji wynikała z chęci odchodzenia od szarego wymiaru rzeczywistości socjalistycznej lat 50. Dlatego powstały kluby takie jak: Bim Bom w Gdańsku, Hybrydy w Warszawie, Teatr 77 w Łodzi. Pokazywały one, że istnieją inne postawy wobec świata, gdyż w nich prezentowano rzeczywistość w wymiarze metafory, co szczególnie widoczne było na Wybrzeżu. Przez Aldonę Jawłowską zostały napisane dwie książki, które dokumentują i tłumaczą ten istotny moment rozwoju społecznego (*Drogi kontrkultury*, 1975; *Więcej niż teatr*, 1988). Wskazuje ona prostą prawidłowość: gdy w połowie ubiegłego stulecia świat odpoczął po wojennym stresie, młodzi ludzie zaczęli się zastanawiać, jak go urządzić lepiej i od nowa. W kontrkulturze, która zaczęła się rozwijać na Zachodzie Europy i w USA, pojawił się ruch teatralny. Obecnie kojarzymy go głównie z takimi zespołami jak: Living Theater, La MaMa, Bread and Puppet Theater. Zespoły zagraniczne zaczęły przyjeżdżać do Polski w koń-

cu lat 60. i na początku 70. Co to spowodowało? Otóż potrzeba szukania innego wymiaru życia przez młodą inteligencję studencką spotkała się z silnymi napędami ideowymi, które przenikały z Zachodu. Dobrym przykładem jest historia ŁST. Pierwszy nieformalny przegląd teatru studenckiego odbył się w 1963 roku. Wtedy dostrzeżono, że jest to zjawisko ciekawe i frapujące. Postanowiono zrobić festiwal teatralny wraz z towarzyszącą mu w formie seminarium refleksją teoretyczno-krytyczną. W 1964 roku odbyła się pierwsza edycja Łódzkich Spotkań Teatralnych. Przez całe lata 60. robiono teatr studencki z przekonaniem, że można poprzez sztukę zmienić socjalizm, który przybierał coraz to bardziej pokręcone, gnębiące człowieka formy. I gdzieś około roku 1970 zaczęło rodzić się przekonanie, głównie w środowisku Poznania i Krakowa, później wokół Teatru 77 w Łodzi, że ustrój jest nie do naprawienia. Zaczęto poszukiwać nowej rzeczywistości, nastąpił zwrot w stronę idei kontrkultury, która postulowała całkowitą reorganizację życia społecznego, zaczynając od nauczania na uniwersytetach.

– *Postulowano szeroką reformę.*

– Zjawisko teatru studenckiego przemieniło się w ruch o charakterze społecznym. W Polsce było sto kilkadziesiąt zespołów. Powołano Radę Artystyczną, zaczęto ustalać pewne reguły, formy wzajemnej pomocy, festiwale etc. Ruch zaczął formować coś na kształt ideologii, choć może to jest powiedziane na wyrost. Z pewnością wykształcono zespół przekonani, które wyraźnie odnajdywały miejsce myśli teatralnej na mapie społecznej. Miała ona pokazywać, jak owa nowa Polska ma wyglądać.

– *To wtedy zrodził się etos artysty ruchu studenckiego?*

– Tak. Trzeba wyraźnie określić, na czym on polegał. Otóż głównym wyznacznikiem sensowności uprawiania sztuki była tożsamość życia w teatrze i poza nim. Puzyna mówił o koncepcji życia teatrem. Wtedy zaczęło się kształtować pojęcie teatru alternatywnego jako formy, która niesie nie tylko obowiązek twórczości w obszarze estetycznym, ale również kształtowania wymiaru życia etycznego. Powstało wyraźne hasło, że etyczne jest przed estetycznym. To był wyznacznik, który wykazywał odrębność alternatywy od twórców pozostałej kultury teatralnej. Wynikał on również z głębokiego przekonania, że teatr czemuś służy, jest narzędziem do zmiany najpierw siebie, później świata. Logiczną konsekwencją było wejście w obszar kontestacji politycznych. Władza traktowała ŁST jako wentyl bezpieczeństwa, według zasady: niech się studenci wyszumiają, niech tam powiedzą, co trzeba. Jednak później okazało się, że ruch teatrów studenckich ma duży wpływ na polską inteligencję. Idee wywiedzione z niego przenosiły się w różne obszary dyskusji, m.in. na uniwersytety.



– Powstał zatem ruch inteligencki, nie tylko studencki?

– Tak. Dlatego już w pierwszych latach 70. zaczęto go inwigilować. Pamiętam, że kiedy w 1971 roku byłem szefem seminarium ŁST, przyszedł do mnie wiceprzewodniczący ZSP [Zrzeszenia Studentów Polskich] i mówi: „Pamiętaj, Marian, że teatr studencki to są macki ideowe naszego zrzeszenia. Tutaj trzeba być czujnym”. Organizacja była formalnie mecenasem całego ruchu, chciano zatem kontynuować szczytne idee, ale tak, by nie narażać się władzy. Nie zmieniło to faktu, że w końcu zlikwidowano ZSP i powołano SZSP [Socjalistyczny Związek Studentów Polskich]. W latach 70. ruch wszedł na ścieżkę walki o wolność, która doprowadziła do utopienia przez władze jego żywotności. Choć należy wymienić ludzi, którzy przez cały czas podtrzymywali jego obecność na mapie kultury. To Bogusław Litwiniec w Teatrze Kalambur we Wrocławiu, Lech Raczak w Teatrze 8 Dnia w Poznaniu, Zdzisław Hejduk i Ryszard Bigosiński w Teatrze 77 w Łodzi. W latach 80. nie było już zjawiska teatru studenckiego. Chociaż... W wyniku szczęśliwego zbiegu okoliczności w Pabianicach powstał klub studencki. W mieście, w którym nie ma uniwersytetu. Zaproszono mnie tam w połowie lat 80. Na dwa wykłady o teatrze studenckim przyszło około 60 lub nawet 80 osób. Byłem zdziwiony i poruszony. Należało wysnuć wniosek, że pewnej woli w ludziach nie dało się dekretem zniszczyć. Wydawało się bowiem, że po ogłosze-

niu stanu wojennego w 1981 roku, czyli nałożeniu kagańca ideowego, nic ciekawego w Polsce się nie ma prawa zdarzyć. Pstrąg zaczął robić festiwal i my w ówczesnym Dzielnicowym Domu Kultury na Bałutach (obecnie Bałucki Ośrodek Sztuki) w drugiej połowie lat 80. zrobiliśmy trzy edycje Konfrontacji Teatru Amatorskiego (KTA).

– *Co to było?*

– To jest niezwykła historia i mało zbadany festiwal. Wymyśliłmy sobie kooperację z artystami. W gronie kilku zespołów robiliśmy kilka sesji scenariuszowych, w efekcie których powstawała koncepcja, a następnie spektakl teatralny. W pierwszym roku koordynatorem i opiekunem artystycznym był Zdzisław Hejduk i Teatr 77, w drugim Wojciech Krukowski i Akademia Ruchu; a w trzecim ja. Pod moją kuratelą powstało widowisko *Noclegownia*. Nie chciano go dopuścić do premiery. Pamiętam, że upiliśmy się z cenzorem, który jak już był mocno wstawiony, to nam podyktował, co mamy wpisać w scenariusz. Stwierdził, że on to przyjmie, a my zagramy, co będziemy chcieli, bo jego na spektaklu nie będzie. Kiedy dziś to zdarzenie czasem opowiadam, to nikt z młodych ludzi nie chce wierzyć. Taka była ówczesna rzeczywistość.

– *O czym opowiadała Noclegownia?*

– Była to opowieść o Polsce, o szukaniu, wędrówce, przemieszczaniu się i czekaniu na rozwiązanie beznadziejnej sytuacji, biedy, braku perspektyw. Po KTA grożono mi wyrzuceniem z ŁDK-u. Partia ponoć robiła naciski.

– *A co się stało po 1989 roku, że postanowił Pan reaktywować ŁST?*

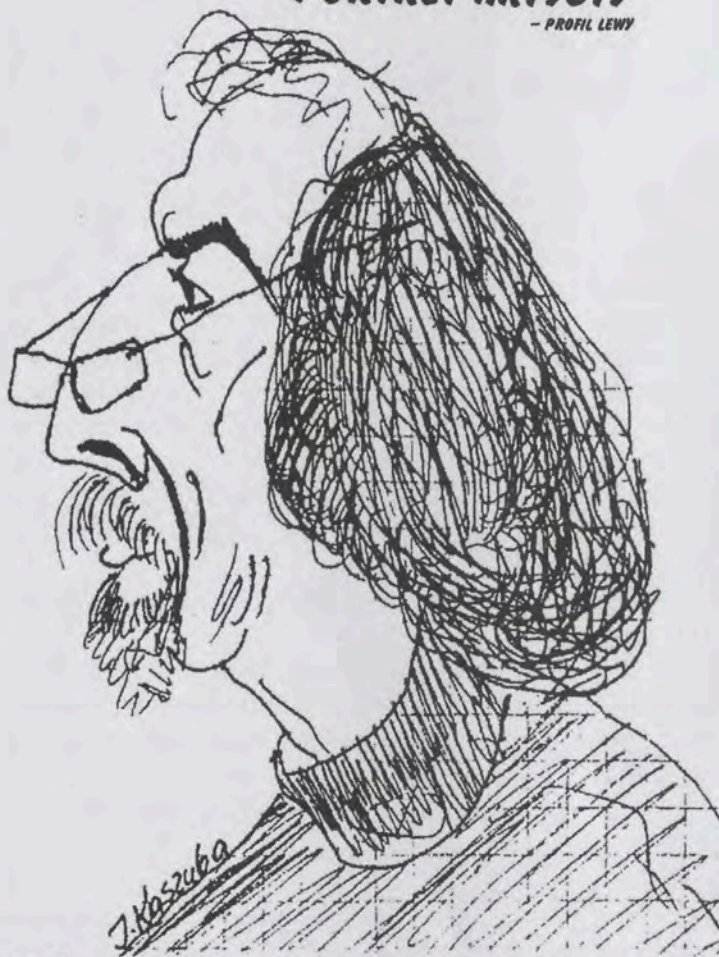
– Po zwycięstwie w 1989 roku zaczęły się poszukiwania formuły polskiej demokracji, życia społecznego etc. Rozpoczęła się karuzela stanowisk, nazwisk etc. Pomyślałem, że tworzy się miejsce dla teatru zainteresowanego życiem społecznym. Historyczna przerwa między kolejnymi edycjami ŁST trwała 13 lat. Wiedziałem, że oczywiście nie można powtarzać kształtu programowego. Uważałem, że należy go zaadresować do teatrów, które zostały i przetrwały kryzys lat 80.

– *W sensie instytucjonalnym one cały czas działały na zasadzie półprywatnej?*

– Wszystkie teatry miały uprawnienia zawodowe. Aktorzy Teatru 77 byli na etatach w ramach Zjednoczonego Przedsiębiorstwa Rozrywkowego. Akademia Ruchu pozostała w jakimś stopniu niezależna, powołując Stowarzyszenie. Teatr

PORTRET ARTYSTY

- PROFIL LEWY



Być w ruchu,

czyli 50 lat niepokońnego teatru Mariana Glinkowskiego

Stu Krzysztofa Jasińskiego się usamodzielił. Zwróciłem się o pomoc do Lecha Śliwonika w formowaniu nowego kształtu programowego imprezy. Był on wówczas dziekanem Wydziału Wiedzy o Teatrze PWST [Państwowej Wyższej Szkoły Teatralnej w Warszawie; obecnie Akademia Teatralna im. A. Zelwerowicza] i pełnił funkcję mentora ruchu. On mnie uwierzył w moich zamiarach. Najpierw skierowałem do działaczy list, w którym prosiłem ich o wypowiedź na temat sensu powrotu do festiwalu ŁST. Odzew był duży i różnorodny. W ten sposób festiwal ŁST zaistniał w 1992 roku.

– *Ile edycji ŁST Pan prowadził?*

– Osiemnaście, do 2009 roku kierowałem festiwałem. Dwie ostatnie edycje podpisywałem jako dyrektor artystyczny, dyrektorem generalnym był Marcin Wartalski. Pod koniec sytuacja w ŁDK-u była trudna. Spychano mnie, bo byłem stary. Istotą pomysłu na wznowione ŁST było spotkanie klasyków tego ruchu z młodymi. Były dyskusje, warsztaty, wydawnictwa. Oczywiście to spełniało swoją rolę do pewnego czasu. Teatry nabierały przekonania i wiedzy na temat swoich źródeł, historii ruchu. Dostępnych materiałów było naprawdę niewiele. Spotkania z jurorami takimi jak Śliwonik czy Ewa Wójciak z Teatru 8 Dnia dawały młodym ludziom tożsamość i odpowiedź na pytania, kim są i skąd się wywodzą oraz jakie są sensy tego, co robią.

– *Teatr 8 Dnia spełnił silniejszą rolę edukacyjną w latach 90. niż inne grupy, wywodzące się z lat 70.*

– Wszystko, co jest blisko przekonania Teatru 8 Dnia, nazywam teatrem alternatywnym. Mogę w polskim OFF-ie wymienić trzy tendencje, które wyraźnie ciągną się od lat 60. Pierwsza to chęć kontynuowania linii teatru studenckiego, który został zapoczątkowany w latach 50., wzbogaconego później o wszystkie smaki związane z działaniami politycznymi. To głównie Teatr 8 Dnia i Teatr 77. Od strony praktyki teatralnej i języka było to wykorzystywanie pewnych elementów dorobku Jerzego Grotowskiego i Teatru Laboratorium 13 Rzędów. Chodzi mi o granie z przekonaniem, że ja nie jestem w akcie udania, tylko w akcie ofiarowania. Dostrzegam podobne myślenie w twórczości m.in. Krzysztofa Warlikowskiego. W jego wypowiedziach pojawia się myślenie o aktorze, który mówi o sobie, że oto on jest na scenie dla i w imię sztuki. Druga tendencja wyłania się wprost z doświadczeń Grotowskiego na polu odkrywania kultury, docierania do źródeł. Jest to widoczne w twórczości wciąż aktywnego zespołu Gardzienic i ich reżysera oraz mentora Włodzimierza Staniewskiego. W ten nurt wpisuje się Stowarzyszenie Teatru Węgajt oraz tworzony w Łodzi przez Tomasza Rodowicza Teatr Chorea. Wszystkie grupy badają ślady kultur minionych epok, szukają szczęśliwości w czymś, co być może zostało zapomniane. Stąd w programach poszczególnych zespołów są zawsze wpisane wyprawy teatralne.

– *Wiąże się to z dużą dozą myślenia o kulturze w kategoriach metafizyki.*

– Tak. Trzecia tendencja jest plastyczna i mniej eksponowana. Wychodzi z istniejącego na przełomie lat 50. i 60. gdańskiego teatru Galeria i związanego z nim Jerzego Krechowicza. Dalej wiąże się z takimi twórcami jak: Tadeusz Kantor, Józef Szajna, Leszek Mądzik. Wynika z wiary, że znak scenograficzny ma moc sprawczą,

dźwiga obowiązki intelektualne. Ten sposób myślenia jest obecnie kojarzony głównie z Akademią Ruchu i cały czas pracującą Sceną Plastyczną KUL Mądzika. Sądzę, że te trzy tradycje budują dziś rzeczywistość współczesnego OFF-u, czasem może wbrew temu, co sobie myślą poszczególni twórcy. Ostatnio obserwuję niechęć do sięgania po refleksję na temat tego, co się robi. A kiedyś to był jeden z poważnych atutów ruchu, który w jakimś stopniu przyczynił się do jego ciągłej vitalności i trwania, mimo kryzysów.

– Może to komercja, ekonomia wchodzi do teatru?

– Ekonomia wchodzi niewątpliwie. Część teatrów wyznacza sobie program społeczny, który może nie wymaga wielkiego namysłu teoretyczno-krytycznego. To granie dla ludzi chorych albo adresowanie widowisk do środowisk dziecięcych. Są grupy, które potrzebują prostego kontaktu, często posługują się językiem żonglerki, trochę jakieś iluzji, bez skomplikowanej metafory. Teatr OFF-u jest dzisiaj uboższy, ale ciągły jest.

– Co się stało między 2009 a 2013 rokiem z ŁST? Festiwal zniknął z kalendarza imprez łódzkich. Przestał być ważny?

– Po moim odejściu na emeryturę decyzje co do kształtu festiwalu, jego perspektyw programowych zaczęli podejmować ludzie do tego nieprzygotowani. Przypominam, że kiedyś był on reprezentacją Łodzi. Konflikt personalny, który w 2010 roku zaistniał, pozbawił festiwal zaplecza intelektualnego. Marszałek pozostał niewzruszony na protesty twórców ruchu, którzy ślali listy protestacyjne. Od imprezy odwrócili się artyści, którzy stanowili jego istotne zaplecze ideowe i programowe. ŁDK nie pozwolił odebrać sobie nazwy ŁST. Dlatego powstała Fundacja Łódzkie Spotkania Teatralne, która organizuje dobrą imprezę o nazwie „Spotkania”. ŁST weszły na ścieżkę, która może być w jakimś stopniu interesująca, powstał obwoźny festiwal teatrów OFF-owych po województwie łódzkim. Przede mną są rozmowy z dyrektorem, bo wykorzystał on tradycję, powagę ŁST, aby zdobyć środki w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

– Teraz ŁST nie mają nic wspólnego z festiwalem wywodzącym swoją historię od 1964 roku.

– ŁST w obecnym kształcie nie ma nic wspólnego z funkcjami, jakie pełnił festiwal dla wnętrza ruchu poprzez warsztaty, spotkania, rozmowy etc. Ma wartość fakt, że teatr OFF-u zyskał jeszcze jeden obszar, gdzie może pojechać i zagrać, zarobić parę groszy. To może stanowić podstawę napędu nowych energii. Może dojdzie do rozmowy z dyrektorem ŁDK, żeby połączyć wędrówkę po województwie z szerszą refleksją krytyczno-teoretyczną. Pozwoli ona na budowanie pewnej postawy wobec

świata, która była całym dorobkiem teatru alternatywnego. Podstawą jego historii było i jest ciągle dzielenie się metodą robienia spektaklu.

– *A jaki teatr robi Marian Glinkowski?*

– Raczej robiłem. Główne moje pole to jest malarzki Teatr Kilku Osób działający przy Klubie Nauczyciela w Łodzi. Ostatnio zrobiłem spektakl Orfeusz na podstawie trzech poematów: Miłosza, Rilkego i krótkiego tekstu Herberta. Powstała opowieść o walce człowieka z losem, z wyrokami bogów, również o potrzebie budowania własnej autonomii, aby posiadać siłę sprawczą wobec świata. Zagrałem go tylko 3 lub 4 razy. Jedna z aktorek zaszła w ciążę, więc nie gramy. Poprzednio na małych prozach Herberta zrobiliśmy widowisko-opowieść, która była moralnym komentarzem do świata. Ciężko na mnie takie nasilające się z wiekiem przywiązanie do literatury. Łatwiej mi coś opowiedzieć przez cudzy tekst, oczywiście odpowiednio preparowany i konstruowany.

– *Czy to znaczy, że kiedyś nie posługiwał się Pan tekstami literackimi?*

– Były takie momenty. To też wynikało z tego, że próbowałem realizować dwie swoje role. Z jednej strony chciałem być organizatorem zdarzeń, w moim przekonaniu ważnych społecznie, jak kierowanie Ośrodkiem Teatralnym czy prowadzenie ŁST. A z drugiej starałem się też być artystą, który od czasu do czasu coś światu powie od siebie. To było strasznie trudne do pogodzenia. Czasu nie wystarczało na wszystko, a poza tym też musiałem zarabiać na życie. Najpierw byłem nauczycielem, później robiłem teatr, potem byłem Kierownikiem Ośrodka Teatralnego ŁDK. Moją ambicją było, żeby skorelować festiwale w Łodzi, aby miały wspólną bazę ideową. Chodzi tu o Ogólnopolskie Konfrontacje Teatrów Młodzieżowych – Centrum, Ogólnopolski Festiwal Teatrów Dziecięcych i Młodzieżowych Działwa, ŁÓPTA – Łódzki Przegląd Teatrów Amatorskich. Chciałem nadać im kierunek, z którego wynikałoby hasło, że teatr jest narzędziem, a nie celem, ponieważ jest sposobem reagowania na świat.

Jak mnie Pani pyta o mój teatr, to jestem trochę zażenowany. Zawsze miałem dwa teatry: Teatr Kilku Osób i Teatr Orfa, które próbowałem wyposażać w idee alternatywne. W Orfie w 1984 roku zrobiłem widowisko *Wyrabianie istot*, na podstawie m.in. *Ferdydurke* Witolda Gombrowicza. Była to alternatywna opowieść o tym, jak szkoła staje się narzędziem systemu, jak produkuje właściwe jemu postawy. Wtedy w Stalowej Woli odbywał się ogólnopolski festiwal teatru amatorskiego. Dostaliśmy pierwszą nagrodę, z którą wiązało się uczestnictwo w światowym festiwalu teatru amatorskiego w Monaco. Po ogłoszeniu werdyktu podszedł do mnie jeden z członków jury, pracownik Ministerstwa Kultury, i nakazał zmienić finał. W zakończeniu padały jednym tchem wypowiedziane słowa: faszyzm, bolszewizm. Postawiłem się, bo

spektakl bez tego straciłby sens. Chcieliśmy powiedzieć, że wszystkie totalitarne organizacje prowadzą do zagłady życia społecznego. Kumulują zło, które jest nie do przełknięcia dla ludzi. I nie mogłem się z tego wycofać. W ten sposób to Teatr Provisorium Janusza Opryńskiego pojechał na nasze miejsce z bezpieczniejszym spektaklem. My graliśmy w Polsce, dostaliśmy jeszcze nagrodę na Barbórkowych Spotkaniach Teatralnych w Dąbrowie Górniczej. Widowisko było robione w skromnych warunkach w Zgierz i mimo niewątplivej kariery nie prowadziło do skonsumowania sukcesu.

Mam również za sobą wyjątkową realizację, którą udało mi się tylko raz zagrać poza Zgierzem, *Król umiera czyli ceremonie* Eugene'a Ionesco. Spektakl powstał w pięknej przestrzeni pewnego strychu w Zgierz jako opowieść o rozpadającym się świecie. Powtórzyłem przedstawienie w Wilnie, w Teatrze Polskim. Dostałem salę, w remontowanym Domu Kultury Kolejarskiego, ze złotymi herbami radzieckimi. To się wszystko sypało. Niezwykle w tej przestrzeni brzmiała historia o niknącym świecie, szczególnie na Litwie, która niedawno odzyskała niepodległość.

– *Ile Pan zrobił premier? Które z nich Pan wyróżnia.*

– Z premier teatralnych plus kilku koncertów poetyckich w kościołach to bym zebrał 110 lub 115 faktów premierowych, które podpisałem. Wiem, że nie wymieniam się Mariana Glinkowskiego jednym tchem z Hejdukami czy z Jasińskim. Mam w swych annałach pięć lub sześć tytułów, które dają mi poczucie spełnienia. Pierwsze ważne widowisko w Orfie – *Nadobnie i koczodany* Witkacego. To moje zainteresowanie szkołą jako perfidnym narzędziem systemu. Opowiedziałem w tym spektaklu, jak zblazowany nauczyciel przerabia ludzi. Później podjąłem temat we wspomnianym spektaklu *Wyrabianie istot*. Ważne są dla mnie kolejne wersje fragmentów z *Zielonej Gęsi* Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego. Udawało mi się poprzez tekst snuć opowieść o Polsce. Zrobiłem też spektakl, który pamiętam szczególnie, to były *Szury* na podstawie Mirona Białoszewskiego. Powstała opowieść o chorym społeczeństwie, któremu nie pozwala się wyjść z choroby. Wszyscy wiedzieli, że chodzi o system. I później *Świat według Lorki*, wygraliśmy z tym kilka festiwali, m.in. w Krakowie. Wymieniłem tylko te, które cenię.

Jeżeli dziś miałbym szukać usprawiedliwień, dlaczego żyłem i brałem za coś jakieś pieniądze, to mi się wydaje, że była to moja rola: nauczyciela życia przez teatr. Bycie organizatorem wydarzeń teatralnych, jurorem to jest dla mnie bardzo ważne. Jak jadę i gdzieś rozmawiam z ludźmi, to jakbym wycinał kawałek siebie, własnego doświadczenia i się dzielił. Wydaje mi się, że jak się coś w życiu zrobiło, to człowiek ma obowiązek dzielić się, dawać innym. Trochę jestem artystą, trochę nauczycielem, który posługuje się poezją i metaforą, bo przecież teatr jest metaforą.

Rozmawiała: Dominika Łarionow
dr teatrologii, prac. naukowy UŁ

Kajetan Sosnowski

– w setną rocznicę urodzin

Malarz fizyko-chemicznych transformacji

kultura

Tegorocznej wiosny i lata Łódź proponuje wiele istotnych projektów wystawienniczych, zarówno polskich, jak i międzynarodowych. Jednym z nich jest bez wątpienia ekspozycja przygotowana przez Muzeum Miasta Łodzi wspólnie ze znaną kuratorką dr Bożeną Kowalską, historyczką, teoretyczką i krytyczką sztuki, której bohaterem jest Kajetan Sosnowski, jeden z ważniejszych polskich artystów drugiej połowy XX wieku. Zrealizowana w setną rocznicę urodzin twórcy należącego do czołowych przedstawicieli malarstwa abstrakcyjnego w Polsce wystawa wpisuje się w cykl ekspozycji czasowych łódzkiego Muzeum. Mają one przede wszystkim prezentować twórczość nieżyjących artystów, którzy odegrali w naszym mieście znaczącą rolę kulturotwórczą.

Historia malarza, przez krótki niestety tylko czas związanego z Łodzią, jest interesująca i warta przypomnienia. Artysta urodził się w 1913 roku w Wilnie. W latach 1934-1939 studiował w Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie pod kierunkiem wybitnych osobowości Tadeusza Pruszkowskiego i Władysława Jastrzębowski. Studia solidnie przygotowały młodego adepta do tworzenia kompozycji w konwencji realizmu i postimpresjonizmu. Okres okupacji spędził w Siedlcach, a w 1945 roku został delegowany przez resort Kultury i Sztuki Polskiego Rządu Tymczasowego do Łodzi. Tu stał się animatorem życia kulturalnego. Organizował m.in. szkolnictwo artystyczne, stworzył Towarzystwo Robotniczych Domów Kultury, a wspólnie ze znakomitym, światowej sławy plakacistą Henrykiem Tomaszewskim powołał Oddział Łódzki Związku Polskich Artystów Plastyków (brał udział m.in. w wystawie Dorocznego Salonu ZPAP w 1947 roku w Miejskiej Galerii Sztuk Plastycznych w Parku im. H. Sienkiewicza, prezentując obraz olejny *Pejzaż z Łodzi*). W Łodzi związał się również z nową lewicową władzą. W 1945 roku prowadził Centralny Robotniczy Dom Kultury, brał również czynny udział w przeprowadzeniu reformy rolnej. Krótko był w mieście redaktorem naczelnym miesięcznika „Światlica”, by następnie zostać redaktorem artystycznym „Kuźnicy”, tygodnika wydawanego początkowo w Łodzi, a od 1949 roku w Warszawie, dokąd przeniósł się wraz z redakcją i gdzie zmarł w 1987 roku. Jeszcze w Łodzi w 1947 roku wykonał ilustracje w duchu

realistycznym, m.in. do opowiadania Tadeusza Borowskiego *Pożegnanie z Marią* i powieści Stanisława Dygata *Pożegnania*.

Związki Sosnowskiego z Łodzią nie zakończyły się jednak z końcem lat 40. Artysta chętnie przyjeżdżał do naszego miasta, będąc autorem zarówno dwóch projektów indywidualnych, jak i uczestnikiem w 1983 roku sympozjum zorganizowanego przez Józefa Robakowskiego i grupę Łódź Kaliska. W 2011 roku obrazy szyte były jednym z „bohaterów” zbiorowej wystawy *Reinterpretacje. Polska tkanina współczesna* w Centralnym Muzeum Włókiennictwa, ukazującej zmiany w polskiej „nowej” tkaninie. Pierwszą od momentu wyjazdu do Warszawy ekspozycją indywidualną artysty w Łodzi była wystawa monochromów, polityków, struktur asymetrycznych oraz projektów nowej architektury w galerii Biura Wystaw Artystycznych – Salonie Sztuki Współczesnej przy ulicy Piotrkowskiej 88 w maju 1974 roku. Dziewięć lat później w Galerii Ślad II, mieszczącej się w łódzkim mieszkaniu historyka i krytyka sztuki Janusza Zagrodzkiego, Sosnowski w ramach akcji *Pielgrzymka artystyczna* przedstawił 8 barwnych obrazów szytych.

Obecna wystawa *Kajetan Sosnowski 1913-1987. W poszukiwaniu prawdy* jest formą retrospektywy prezentującej 80 prac malarskich i rysunkowych z lat 1958-1985. Muzeum Miasta Łodzi wypożyczyło prace artysty z kilku placówek muzealnych, a także z kolekcji prywatnych. Ekspozycja jest reprezentatywnym przeglądem twórczości malarskiej artysty. Już po przekroczeniu progu galerii wystaw czasowych wchodzimy w zupełnie inny obszar, ukazujący nam świat artysty eksperymentatora, który znaczącą część swojej twórczości afirmował związek sztuki i nauki.

Najwcześniejsze prace na wystawie to kompozycje z końca lat 50., stanowiące swoisty rodzaj malarstwa materii o wyraźnych cechach geometryzacji (m.in. horyzontalna *Kompozycja w białym B14 72-B 5-I* [1959] i wertykalna *Kompozycja w białym B12* [1958] czy kilka prac z wyrafinowanego lirycznego cyklu *Erotyki* [1958], charakteryzującego się ascezą środków i subtelnością świetlistych barw).

I choć w latach 1955-56 nie był konsekwentny i stworzył jeszcze serię metaforycznych, w pełni figuratywnych obrazów *Pamiętnik liryczny*, to przez następne dwa lata pracował nad cyklami *Epitafia* i *Pejzaże myśli wieczornych*, które zapowiadały już „szybki proces dematerializacji przedmiotu przez pogłębiające się abstrahowanie”.

W kolejnym z oglądanych na ekspozycji cykli – *Obrazach pustych* (1959-65) – twórca podejmował zagadnienie „emanacji światła z prawie jednobarwnej płaszczyzny obrazowej”¹. W latach 1963-65 kontynuował ten cykl, zaczął jednakże wykonywać go bez użycia pędzla, a jedynie metodą rozprowadzania farby olejnej bezpośrednio dłonią na płaszczyźnie płótna. W tym czasie był już pewien, iż „materia malarska sama w sobie jest o wiele ważniejsza i bogatsza od wszystkiego, co może przedstawić. [...] Obrazy moje, to miejsce dla moich myśli i wzruszeń, których określić nie

potrafię inaczej. Mógłbym przyrównać to tylko do ciszy, w której istnieją warunki do nasłuchiwania. [...] Milczenie i tajemnicza przestrzeń to miejsce do formułowania spraw nowych, a docieklivość ludzka jest tak silna, że podejmie ryzyko spojrzenia w przepaść wszelkich obszarów myśli". Od tego momentu, jak uważa Bożena Kowalska, istniał „nierozzerwalny związek jego sztuki z różnymi dziedzinami nauk ścisłych: fizyką, matematyką, chemią”.

W tej części ekspozycji przyciągają widza swoją świetlistością również dwa utrzymane w monochromatycznej gamie barwnej płótna: *Obraz pojedynczy czerwony* (1968) i *Monochrom zielony (z niebieską wstawką)* (1968). Niezwykle intrygujący jest również *Obraz niebieski* (ok. 1965), wykonany w błękitnej kolorystyce olej, gdzie niemalże pośrodku przez całą szerokość płótna przechodzi nieregularna stróżka czarnej farby „żłobiąca” rozlewające się po całej powierzchni odcienie błękitów.

Przechodząc dalej, nie można pominąć wielkoformatowego *Tryptyku podwójnego barw dopełniających* (1967). W tej trzyczęściowej kompozycji, gdzie każde ze „skrzydeł” jest innego formatu, znajdujący się po lewej stronie błękit dosłownie wchodzi w środkową część, gdzie dominują odcienie zieleni i żółceni, by w ostatniej partii przejść w świetlistą czerwień. Podobnie jest w największej prezentowanej kompozycji *Pentaptyku* (1967-69), gdzie zieleń wchodzi w korelację z błękitem i czerwienią przechodzącą następnie w oranż, a zakończoną odcieniami ciemnej czerwieni.

Cykl *Poliptyków* Sosnowski pokazał po raz pierwszy w 1968 roku w poznańskiej Galerii Od Nowa, a następnie w Galerii Współczesnej w Warszawie, za którą to ekspozycję artysta otrzymał rok później Nagrodę Krytyki Artystycznej im. C. K. Norwida. Jury w uzasadnieniu przyznania tego wyróżnienia podkreśliło wybitne osiągnięcia twórcy na drodze wieloletnich i konsekwentnych poszukiwań rozwiązań problemów światła i koloru.

W artykule w „Życiu Literackim” Arnold Słucki, omawiając m.in. ów cykl, podkreślił, że „światło jest zakorzenioną obsesją malarstwa Sosnowskiego, nie jest ono dlań tylko środkiem wypowiedzi, lecz celem i istotą artystycznej i intelektualnej penetracji owych obszarów «nieznanego». [...] Świat zmysłów wkracza do abstrakcyjnych plansz artysty, świat fizjologii oczyszczony, wysublimowany do możliwych granic. [...] Ogniwem pośrednim w tych niezwykłych dla plastyka poszukiwaniach stały się częściowo teorie malarskie Władysława Strzemińskiego, pragnącego ewokować przez malarstwo swoistą energię naszych zmysłów, ich «powidoki», skąd rozchodzą się dwie drogi: jedna wstecz do malarstwa figuratywnego i druga do liryki, operującej «czystym» kolorem, czystym światłem. Sosnowski obrał drugą drogę i zmierza nią pracowicie do swojego artystycznego ideału”. Słowa poety mogą służyć za motto twórczości Sosnowskiego. Julian Przyboś w „Kulturze” w 1965 roku pisał wręcz, iż to właśnie światło stało się dla artysty „przedmiotem jego malowa-

nia", powodując tym samym stworzenie nowej odmiany "malarstwa pozaabstrakcyjnego...".

Prace późniejsze, z lat 70. i 80., to m.in. obrazy chemiczne z cyklu *Metalepseis*, czy to w formie wielobarwnych kwadratów, czy elektryzującego *Obrazu chemicznego (z kołem)* (1973), czy też *Zapisu fizycznego (atomowego)* (ok. 1975) i pochodzącego z tego samego okresu *Zapisu chemicznego na obrazie chemicznym*, gdzie na całej powierzchni płótna artysta zastosował zapis chemiczny chlorku kobaltu i jego hydratów, powodujących zmianę jego barwy z niebieskiej przez różową do intensywnie czerwonej. Z kolei w obrazie „fizycznym” twórca przedstawił zapis struktury atomowej CoCl_2 .

W *Metalepseis*, rozpoczętym w 1972 roku, artysta zajął się badaniem zjawisk z tzw. świata awizualnego, zaprezentowanych w zainicjowanej przez samego autora Galerii 72 w Chełmie Lubelskim, a następnie w turyńskiej Galerii LP 220. Włoski krytyk sztuki Franco Torriani napisał, iż w cyklu tym „ogólne problemy energii i struktury rozpatrywane są zgodnie z zasadami, które rządzą mikrostrukturami. Fizyczne i chemiczne transformacje i wzajemne zależności, pierwotne w stosunku do wizualnych, traktowane są jako potencjalne możliwości dla działania artystycznego. Zasadę informacyjną całego działania stanowi obserwacja, że różne stopnie nawodnienia pewnej znanej cząsteczki powodują zmiany w strukturze atomowej jej elementów, które uwidoczniają się zmianą koloru – od kobaltu do czerwieni. Sztuka wizualna opiera się więc nie na kanonach estetycznych, lecz na rezultatach badania naukowego”. A Bożena Kowalska zaznaczyła, iż w *Metalepseis* artysta sięgnął „znów do obszaru zjawisk, spenetrowanego przez naukę, ale spoza zasięgu zmysłów ludzkich”. Stawiał tu pytanie o prawdę: o istotę procesu, jaki dokonuje się przy uwadnianiu chlorku kobaltu. By to pytanie o wielorakich konotacjach przedstawić czytelnie – w pierwszych obrazach cyklu stosował trojaki zapis omawianego procesu: wizualny, chemiczny i fizyczny. W latach 70. i 80. eksperymentował także z tlenkami różnych metali, poszukując pełnej skali barw, zmieniających się w zależności od aury.

Nie można oczywiście pominąć również ważnych dla autora cykli obrazów szytych: *Katalipomena*, *Układy równowartościowe* czy *Interwencje*. Pierwszy z nich rozpoczął Sosnowski w 1975 roku, tworząc prace poprzez skośnie cięcie lnianego płótna i zszywanie go w taki sposób, aby „kierunki biegu struktury na dwóch częściach tkaniny zderzały się na linii szwu pod kątem”. Podkreślał przy tej okazji silne związki z naturą, choć równie istotne było w tych pracach zjawisko czasu. „Ten czas wstecz, w którym rozwijały się i kwitły w słońcu i deszczu rośliny lnu, kiedy później były zbierane przez ludzi i przerabiane, aż stały się przędzą i wytkanym płótnem. Ale też i ten czas wprzód, kiedy stworzone z płótna obrazy będą pokrywać się kurzem, płowieć aż do zetknięcia i pełnej destrukcji”². Trzy lata później artysta rozpoczął tworzenie *Układów równowartościowych*, gdzie początkowo stosował proste podziały geometryczne na trójkąty o różnej kolorystyce.

Na początku lat 80. zaczął powstawać nowy cykl obrazów szytych *Interwencje*, utrzymanych w jednym kolorze, a w 1982 roku powstały pierwsze obrazy szyte czarne – silnie reprezentowane na wystawie, wykonane przy użyciu trójkątów lub form półkolistych wyciętych z czarnej tkaniny. Należą one bez wątpienia do najwyższych osiągnięć sztuki Sosnowskiego.

Z pozszywanych *Układów równowartościowych* niezwykle interesująca jest praca zatytułowana *Krzyż* z 1984 roku. Obraz składający się z 25 czworoboków, kształtem zbliżonych do kwadratu, gdzie w centralnej partii wyraźnie zaznaczony jest bielą bawełnianej tkaniny krzyż łaciński otoczony cienkimi pasmami czerwieni. Nie jest to jedyna praca Sosnowskiego o motywach chrześcijańskich. Jeszcze na przełomie lat 50. i 60. artysta stworzył cykl abstrakcyjnych *Portretów biblijnych*.

Ogromnym wyróżnieniem dla Sosnowskiego było z pewnością zaproszenie go w roku 1960 przez Organizację Narodów Zjednoczonych do Genewy jako konsultanta przebudowy wnętrza Pałacu Narodów. Artysta opracował dwie wersje malarskiego rozwiązania ściany o długości 130 metrów. Współpracował wówczas ze słynną francuską architektką i projektantką Charlotte Perriand, poznał przy tej okazji również Jeana Cassou, francuskiego pisarza i krytyka sztuki, ówczesnego dyrektora Musée National d'Art Moderne w Paryżu, który zaakceptował do realizacji drugą wersję projektu Sosnowskiego. Nie została jednak zrealizowana z powodu nagłej śmierci ówczesnego Sekretarza Generalnego ONZ Daga Hammarskjölda.

Równie ważna dla twórczości artystycznej Sosnowskiego okazała się połowa lat 60. Dokładnie w 1965 roku został współorganizatorem i jednocześnie uczestnikiem I Biennale Form Przestrzennych w Elblągu, gdzie zrealizował pierwszą przestrzenną formę asymetryczną *Kula w sześcianie*. W tym samym roku objął dział plastyczny w miesięczniku „Poezja”, który prowadził do 1972 roku. Ale najważniejsze okazało się przystąpienie do pracy nad cyklem monumentalnych Poliptyków.

W XXI wieku, kiedy w znacznej części sztuki wizualne koncentrują się przede wszystkim na obrazie ruchomym czy instalacji, eksperymentalne malarstwo Sosnowskiego, sztuka w czystej, najlepszej postaci – szczególnie dla młodego pokolenia – może wydawać się nieco anachroniczna, co więcej niezrozumiała i mało interesująca. Ekspozycja prezentowana do 22 września 2013 roku powinna być jednak obowiązkowym przystankiem na kulturalnej mapie Łodzi, jeśli chce się choć na moment znaleźć w otoczeniu sztuki pełniącej nie tylko funkcję estetyczną, ale także pozwalającej na zagłębienie się w abstrakcyjny, scjentystyczny świat autora. Co ciekawe, w dobie postnowoczesnej, gdzie sztuka pełnymi garściami czerpie z najnowszych odkryć naukowych, m.in. fizyki, mikrobiologii, biochemii, medycyny czy badań socjologicznych, prezentacja ta może okazać się również dobrą egzemplifikacją, jak już kilkadziesiąt lat wcześniej te inspiracje były silne i w jak perfekcyjny sposób zostały zrealizowane. Duża w tym także zasługa kuratorki, wielokrotnie przywoływanej Bożeny Kowalskiej, przez wiele lat zaprzyjaźnionej z artystą, wnikliwej badaczki

jego *oeuvre*, która daje nam możliwość podążania za myślą i sztuką tego wielkiego twórcy, który „żywił przekonanie, że uniwersalizm i trwałość, a więc nadrzędność sztuki wobec wszelkich przemijalnych spraw ludzkich stanowi fundamentalny probierz jej wartości”.

Małgorzata Dzięgielewska
– historyczka sztuki

Kajetan Sosnowski 1913-1987. W poszukiwaniu prawdy. Wystawa malarstwa w setną rocznicę urodzin artysty, Łódź 2013, wstęp do katalogu: Bożena Kowalska.

Cytaty w tekście pochodzą z katalogu wystawy oraz następujących pozycji:

1. B. Kowalska, *Kajetan Sosnowski – malarz niewidzialnych światów*, Warszawa 1998.
2. K. Sosnowski, „Grupa 55”, Warszawa 1956, (kat.), przedruk [w:] *Kajetan Sosnowski. Malarstwo*, Łódź 1974.
3. K. Sosnowski, *Kajetan Sosnowski. Wystawa prac malarskich*, Elbląg 1962, (kat.), przedruk [w:] *Kajetan Sosnowski. Malarstwo*, Łódź 1974.
4. B. Kowalska, *Wystawa malarstwa Kajetana Sosnowskiego*, Lublin 1972, (kat.).
5. K. Sosnowski, *Kajetan Sosnowski*, Poznań 1968, (kat.), przedruk [w:] *Kajetan Sosnowski. Malarstwo*, Łódź 1974.
6. A. Ślucki, *Poemat o świetle (O malarstwie Kajetana Sosnowskiego)*, [w:] „Życie Literackie”, 1965 nr 27, przedruk [w:] *Kajetan Sosnowski. Malarstwo*, Łódź 1974.
7. J. Przyboś, *Głód widzialności*, [w:] „Kultura”, 1965 nr 28, przedruk [w:] *Kajetan Sosnowski. Malarstwo*, Łódź 1974.
8. F. Torriani, *Kajetan Sosnowsky*, Turyn 1973, (kat.), przedruk [w:] *Kajetan Sosnowski. Malarstwo*, Łódź 1974.

30 lat grupy CENTAURO

Henryk Zaslowski Superstar

kultura

Grupa literacka CENTAURO obchodzi właśnie trzydziestolecie spotkań poniedziałkowych, organizowanych prawie zawsze w Ośrodku Kultury „Górna”. To obecnie jedno z najbardziej kontrowersyjnych środowisk okołoliterackich w Łodzi, trudno wobec niego pozostać obojętnym. Z jednej strony kwestią dyskusyjną pozostają jakość i wartość artystyczna wierszy jej obecnych członków, a także cele spotkań: na ile to wydarzenia literackie, na ile towarzyskie czy terapeutyczne. Z drugiej – na przestrzeni lat przez grupę przewinęły się setki nazwisk, również uznane postacie, m.in. Witold M. Orłowski, Jerzy Jarniewicz czy Andrzej Brycht. Za całością przedsięwzięcia stoi wciąż jeden człowiek – Henryk Zaslowski. Kim jest i dokąd podąża?

Henryk Zaslowski mówi o sobie mało i niechętnie, z dużą dozą skromności: „Nie jestem najważniejszy. Ważne, żeby pewne rzeczy robić. Pewnie, że czasem rozdaję karty, bo ktoś musi. Poza tym nie mogę pozwolić, by ktoś rozdał nie te, co trzeba”.

Zresztą tak samo źródła, do których można dotrzeć – każda następna nota biograficzna jest bardziej zdawkowa, ogólnikowa, jakby jej bohater stopniowo chciał się unieważnić. „Nie chcę o sobie mówić. Nie jestem gwiazdą, nie na tym rzecz polega”.

Jedna informacja pozostaje niezmienna – to Henryk Zaslowski jest założycielem grupy literackiej CENTAURO.

Nie ma telefonu stacjonarnego, komórkowego ani adresu e-mail. Więcej, w ogóle nie korzysta z internetu (choć akurat CENTAURO stronę posiada – jako część witryny OK „Górna”). Ale bardzo łatwo go namierzyć – wystarczy wybrać się na kilka spotkań literackich w Łodzi. Na przynajmniej jedno z nich zawita na pewno. „Myślę, że jak ktoś chce ze mną złapać kontakt, to złapie” – zwykł mówić.

Zaslowski, rdzenny łódzianin, urodził się w 1948 roku. Debiutował w 1970 roku w „Almanachu Literackim Korespondencyjnego Klubu Młodych Pisarzy” pod pseudonimem Kamil Przybylski. Później należał też do Koła Młodych przy Oddziale Łódzkim ówczesnego Związku Literatów Polskich. Oficjalnie opublikował dwie książki poetyckie: *Kiedy otwiera się w nas szczelina* (Wydawnictwo Łódzkie, Łódź 1988) i *Stan wojenny poezji (zapis czasu)* (grupa literacka CENTAURO, Łódź 1996) oraz co naj-

mniej dwie nieoficjalnie: *Pod Ostrą Bramą Wiersza* (nakładem własnym, 1996; jak sam opowiada – w trzech egzemplarzach) oraz *Odwrócony krajobraz* (w serii arkuszy Bałuckiego Ośrodka Kultury „Rondo”, 2012). Często ma przy sobie – w formie małych kartek szczipionych spinaczem – swój niedoszły, wciąż niewydany debiut. Wiersze (a także aforyzmy i przekłady) publikował – co podaje jego biogram zamieszczony na skrzydełku okładki debiutu – m.in. w „Odrze”, „Tygodniku Kulturalnym”, „Życiu Literackim”, „Nowym Wyrazie”, „Odgłosach”, „Faktach” oraz czechosłowackich: „Sme-nie”, „Zwrocie” i „Kalendarzach Śląskich”, a także w Rosji (to informacja z biogramu z drugiego tomu wierszy, bez konkretnych tytułów).

W latach 1974-78 przebywał w Czechosłowacji. Pracował w branży handlowej do 1981 roku. Dostał wypowiedzenie z pracy w stanie wojennym. Podpisywał różne petycje, m.in. dotyczące traktowania więźniów. To mogło zaważyć. „Podjąłem decyzję, żeby w pewnym momencie nie narażać się, dla dobra CENTAURO nie drukować w podziemiu”. To była jego „emigracja wewnętrzna”. CENTAURO działało już – z jego inicjatywy – od marca 1981 roku (funkcjonują różne daty założenia grupy, najprawdopodobniej ze względu na jej luźny charakter; tę Zasławski podał ostatnio), przy Zakładowym Domu Kultury ŁZPB im. Obrońców Pokoju „Uniontex” (pracował tam dodatkowo jako instruktor). Nie mógł znaleźć nigdzie pracy w zawodzie – został w kulturze. Zawsze w charakterze instruktora, m.in. w Centrum Kultury Młodych, Poleskim Ośrodku Sztuki i – najdłużej – Ośrodku Kultury „Górna”, gdzie w poniedziałki wciąż spotyka się CENTAURO. Ponadto grupa gościła praktycznie we wszystkich łódzkich domach kultury, ale także w bibliotekach, kawiarniach, pubach, a nawet barze mlecznym.

Ile odbyło się spotkań? Nie da się policzyć, nie wszystkie też zostały udokumentowane. Samych poniedziałkowych ponad tysiąc dwieście, zwłaszcza że jeszcze w latach 80. były organizowane również w wakacje. Innych – co najmniej drugie tyle.

Jak wspomina początki CENTAURO? Wybuchł stan wojenny. „Ludzie nie mieli wyboru. W Łodzi nie było żadnych spotkań oprócz tych, które robiłem”. Co ludzi przyciągało do grupy? „Krążyły słuchy, że na tych spotkaniach można było wszystko mówić. Dostałem wezwanie z KWMO. Dzwonili do mnie do pracy; ponieważ odłożyłem słuchawkę, przysłali je pocztą”. Jeśli zastosować terminologię charakterystyczną dla rodzajów literackich, Zasławski to poemat dygresyjny. Żarliwy i oddany.

Nazwę CENTAURO wymyślił Mariusz Panak – zwyciężyła w demokratycznym głosowaniu, m.in. z „Gondwaną”, którą zaproponował Zasławski. Ówczesnemu dyrektorowi Domu Kultury „Uniontexu” ta nazwa nie odpowiadała – przy pierwszych, organizowanych przez grupę konkursach, „O laur Czernika”, nie pojawiała się w kontekście tego wydarzenia.

Działalność CENTAURO nigdy nie została sformalizowana. Sam Zasławski zresztą jest zagorzałym przeciwnikiem biurokracji. Wikipedia nadrabia te braki oficjalnym językiem noty: grupa nie ma ściśle określonego profilu programowe-

go, stanowi raczej szerokie grono poetów i prozaików, zarówno stałych członków, jak i osób pojawiających się incydentalnie, spotykających się na cotygodniowych warsztatach twórczych. I wszystko się zgadza. Tylko czy tu chodzi o warsztaty? „Nie każdy grafoman, który przyjdzie, pozostanie grafomanem. Jeżeli coś zrozumie, to może będzie półgrafomanem, ale coś będzie w stanie napisać. Trzeba być otwartym”.

Na wydarzeniach CENTAURO, choćby ich uczestnicy sprawiali wrażenie funkcjonujących w odrębnych światach, całkowicie oderwanych od motywów przewodnich spotkania, decydujący głos zawsze należy do Zasławskiego. Co nie zmienia faktu, że nie prowadzi grupy mocną ręką. „Mam miękkie serce” – podkreśla.

A na spotkaniach miały miejsce sytuacje kuriozalne – i nie chodzi mi jedynie o typowe dla podobnych wydarzeń bójki i skandale towarzyskie. Na jedno ze spotkań wszedł nagle starszy mężczyzna i zapytał: „Czy wiecie państwo, że niedługo odbędzie się spotkanie ze znanym urologiem, który nam opowie, jak kucać?”. Po czym zabrał wszystkie gazety i papiery – i wyszedł. Na innym, jeszcze podczas czytania wierszy przez zaproszonego gościa, jedna z uczestniczek nagle usiadła przy pianinie i zaczęła grać, by równie nagle przestać. Inny z uczestników, w podobnej sytuacji, w każdej z przerw między wierszami pytał głośno Zasławskiego: „Skończył już? Mogę czytać swoje?”.

Podejście Zasławskiego do prowadzenia podobnych inicjatyw jest od lat niezmiennie. „Mam to we krwi. Już się chyba urodziłem jakimś powstańcem” – mówi, jak zwykle z uśmiechem.

Pierwsi członkowie CENTAURO wywodzili się z Koła Młodych Oddziału Łódzkiego ZLP i Korespondencyjnego Klubu Młodych Pisarzy. Przez grupę przewinęły się już setki osób. Wystarczy podać jakieś nazwisko, a prawie na pewno ktoś taki brał udział w jednym z wydarzeń zainicjowanych przez Zasławskiego. Łatwiej więc zapytać o to, kogo na spotkaniach nie było.

Odmówiła Anna Kamieńska. Nie dotarł Jerzy Waleńczyk. Nigdy nie wziął udziału Jacek Bierezin. A pojawiały się postacie nietuzinkowe: Prof. Witold M. Orłowski – prozaik (poetycki), a obecnie uznany ekonomista, prof. Jerzy Jarniewicz (jeszcze jako student) – poeta, eseista i tłumacz, Krzysztof M. Ostaszewski – prof. matematyki finansowej, który przyjeżdżał do Polski jako ekspert rządu USA, Andrzej Brycht – prozaik i reportażysta, laureat Nagrody Kościelskich, Marek Czuku, Zbigniew Dominiak, Jacek Głębski, Dorota Koman, Monika Mosiewicz, Piotr Macierzyński czy – jeden ze stałych bywalców i jednocześnie krytyków (nie w znaczeniu: literackich) grupy – Wojciech Kądział. „On dba o siedmiu poetów, wydawałby tylko tych najlepszych. Ja – o siedemdziesięciu siedmiu” – tak Zasławski komentuje swoje spory z Kądziałą.

Kto nie był nigdy na spotkaniu w CENTAURO, niech rzuci kamieniem, chciałoby się powiedzieć. Niżej podpisany również zaliczył tu chrzest bojowy, odbywając dwa – pierwsze w życiu – spotkania autorskie.

Zasławski jest fanem almanachów. I w miarę możliwości stara się je wydawać. W 1987 roku krótki wybór zatytułowany *Grupa CENTAURO*, na dziesięcio-

lecie grupy – *Almanach jednego wiersza (tekstu) grupy CENTAURO* (1990), w 1992 roku – *Almanach wierszy o miłości, na piętnastolecie – Kocham wieczór autorski na Placu Wolności* (1995/96), z okazji dwudziestopięciolecia spotkań poniedziałkowych – *26. marzenie* (2008). Nakładem grupy ukazały się też tomy wierszy pojedynczych autorów, m.in. debiuty Joanny Ślósarskiej (1990), Piotra Bohdziewicza (1992), Wandy Magdaleny Lament (1994, której wiersze, jako że autorka zwykła była je niszczyć, Zaslowski zdobywał sposobem, przepisując podczas odwiedzin w jej domu, kiedy ta przygotowywała herbatę) czy Doroty Kiersztein-Pakulskiej (1996).

Jak werbuje nowych członków, odizolowany od narzędzi marketingowych i mediów społecznościowych? Jeździ po mieście i zaczepia ludzi w autobusach i tramwajach. „Raz jeden facet tak na mnie spojrzał, jakbym był gejem. Od tej pory zaczepiam tylko panie” – śmieje się. Szymona Domagałę-Jakucia, autora właśnie wydanego przez Dom Literatury w Łodzi mocnego debiutu poetyckiego pt. *Hotel Jahwe*, spotkał pod sklepem z gwoźdźkami.

Czy coś Zaslowski uznaje za osobistą porażkę? „Gaworzyliśmy sobie z Konstantym Mackiewiczem. Nawet chciał mnie zwerbować – potrzebował sekretarza, a ja byłem taki zajęty: pracą, CENTAURO. Teraz żałuję. To byłaby fajna fucha”.

Podsumowując – co jest najistotniejsze w pisaniu i działaniach z nim związanych? „Giuseppe Ungaretti w jednym z wywiadów powiedział: na poezji nie robi się majątku, a rozgłos przychodzi powoli. A ja bym dodał: albo wcale, bo nie o to tutaj chodzi. Tylko o ruch”. O ruch dba jeden człowiek.

Czy w Łodzi, ba, w Polsce, było kiedykolwiek środowisko, którego istnienie i samostanowienie zależało w tak dużym stopniu od jednej tylko osoby? I czy w ogóle można sobie wyobrazić literacką mapę Łodzi bez CENTAURO?

Oddajmy na zakończenie głos pierwszoplanowemu bohaterowi tekstu: „Dopóki ja mam siły, to CENTAURO będzie”.

Rafał Gawin

– poeta, redaktor *Kwartalnika Artystyczno-Literackiego „Arterie”*

Bibliografia:

1. Rozmowa z Henrykiem Zaslowskim przeprowadzona 17.07.2013 r. w Miejskiej Bibliotece Publicznej Łódź-Górna.
2. H. Zaslowski, *Kiedy otwiera się w nas szczelina*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź 1988.
3. H. Zaslowski, *Stan wojenny poezji (zapis czasu)*, grupa literacka CENTAURO, Łódź 1996.
4. Almanachy i antologie grupy literackiej CENTAURO.
5. „Grupa literackiego wsparcia”, <http://lodz.naszemiasto.pl/archiwum/1628512,grupa-literackiego-wsparcia,id,t.html>, [dostęp: 28.07.2013 r.].
6. Podstrona grupy literackiej CENTAURO, <http://www.gorna.nazwa.pl/„CENTAURO”>, [dostęp: 28.07.2013 r.].

14. Międzynarodowe Triennale Tkaniny

Powroty i rozstania

kultura

W tym roku Łódź znowu gości współczesne tkaniny unikatowe i kompozycje tkackie najwybitniejszych artystów tkaczy z całego świata za sprawą 14. już edycji Międzynarodowego Triennale Tkaniny. Imprezę odbywającą się od 1972 roku organizuje Centralne Muzeum Włókiennictwa w Łodzi – jedna z najoryginalniejszych i najwartościowszych pod względem zbiorów i historii polskich instytucji kultury. Pomimo permanentnego niedofinansowania i wciąż kulejącej promocji Triennale ma dziś mocną markę prestiżowego święta sztuki włókna. Markę wysoko cenioną w kraju i zagranicą, o czym świadczy chociażby liczba tegorocznych uczestników: 132 artystów z 50 krajów. Międzynarodowe znaczenie tego konkursowego przeglądu, obecnie najstarszego i jedynego już w świecie, budują również zagraniczni konsultanci: artyści, krytycy, redaktorzy pism branżowych, dyrektorzy, kuratorzy i prezesi muzeów, galerii oraz stowarzyszeń związanych z tkaniną artystyczną. Rada Programowa Triennale stara się w każdym kraju znaleźć stosowną osobę lub grono wspierające merytorycznie łódzką imprezę i rekomendujące jej uczestników. Jakże są zatem efekty współpracy 45 konsultantów oraz międzynarodowego Jury 14. Międzynarodowego Triennale Tkaniny Łódź 2013?

Zapewne z powodu skromnego budżetu imprezy nagrody przyznawane uczestnikom Triennale od początku jego istnienia mają charakter symboliczny. To medale i honorowe wyróżnienia, zwracające uwagę zwiedzających na prace wybitne i oryginalne, wnoszące nowe jakości warsztatowe i merytoryczne do rozwoju współczesnej sztuki włókna. Tegoroczną Grand Prix, czyli Złoty Medal 14. MTT przyznano monumentalnej i efektownie podświetlonej kompozycji *Mars*, wykonanej z ręcznie czerpanego papieru przez łódzką artystkę Magdalenę Soboń. Werdykt jury jest kontrowersyjny z dwóch powodów. Bardzo podobną, żeby nie powiedzieć identyczną kompozycję artystka ta pokazała trzy lata temu na 11. Ogólnopolskiej Wystawie Tkaniny Unikatowej towarzyszącej 13. Międzynarodowemu Triennale Tkaniny (*Słońce* z ręcznie czerpanego papieru i celulozy barwionej o takiej samej średnicy 300 cm). Pewna zaś niezręczność wynika z faktu, że zwyciężczyni jest adiunktem prof. Ewy Łatkowskiej-Żychskiej, członka jury, w Pracowni Papieru Akademii Sztuk Pięknych im. Władysława Strze-



mińskiego w Łodzi. Oglądając kolejne nagrodzone prace, nie sposób oprzeć się wrażeniu, że 14. edycję zdominowali absolwenci i wykładowcy łódzkiej akademii. Dwa równorzędne Srebrne Medale powędrowały bowiem do Lidii Choczaj i Doroty Taranek, artystek wykształconych w lokalnej uczelni. Profesorka Lidia Choczaj, kierownik Katedry Tkaniny Eksperymentalnej na Wydziale Tkaniny i Ubioru macierzystej uczelni, skonstruowała instalację przestrzenną zatytułowaną *Ciekawość*, zbudowaną z kilkudziesięciu miniaturowych kalejdoskopów wiszących na cienkich żyłkach na planie okręgu. Praca została ciekawie zaaranżowana w przestrzeni zrewitalizowanego kilka lat temu skrzydła D Białej Fabryki i jest pretekstem do interaktywnej zabawy, ale też budzą wątpliwości jej związku z tkaniną. Klasyczny żakard *Kompozycja z pionową kreską* Doroty Taranek, artystki specjalizującej się w projektowaniu tkanin żakardowych i nicielnicowych, budzi natomiast szacunek dla rzetelnego warsztatu, zaś imponujące wymiary pracy: 280 x 145 cm pozwalają prześledzić wszelkie niuanse powtarzającego się raportu w obrębie czerni i beżu. Jeden z trzech Brązowych Medalistów trafił do kolejnej absolwentki łódzkiej Akademii, Danieli Krystyny Jałkiewicz, za kameralną rzeźbę z drewna, aluminium i nici, zatytułowaną *Żądło*. Praca nasuwa oczywiście skojarzenia ze słynnymi *Żądlami* Wojciecha Sadleja z lat 70. XX wieku (dwa w zbiorach CMW), lecz pomimo zgrabnej formy nie niesie ze sobą takiego ładunku emocji jak owinięte czarnym sznurem ostrze kosy warszawskiego artysty. Z kolei odznaczony jednym z pięciu wyróżnień honorowych gobelin *Zimne ognie* Włodzimierza Cygana, również absolwenta ASP w Łodzi, warsztatowo i kompozycyjnie powiela wcześniejszą pracę tego autora – *Orbitreka*, nagrodzonego Grand Prix 12. Międzynarodowego Triennale Tkaniny w Łodzi w 2007 roku...

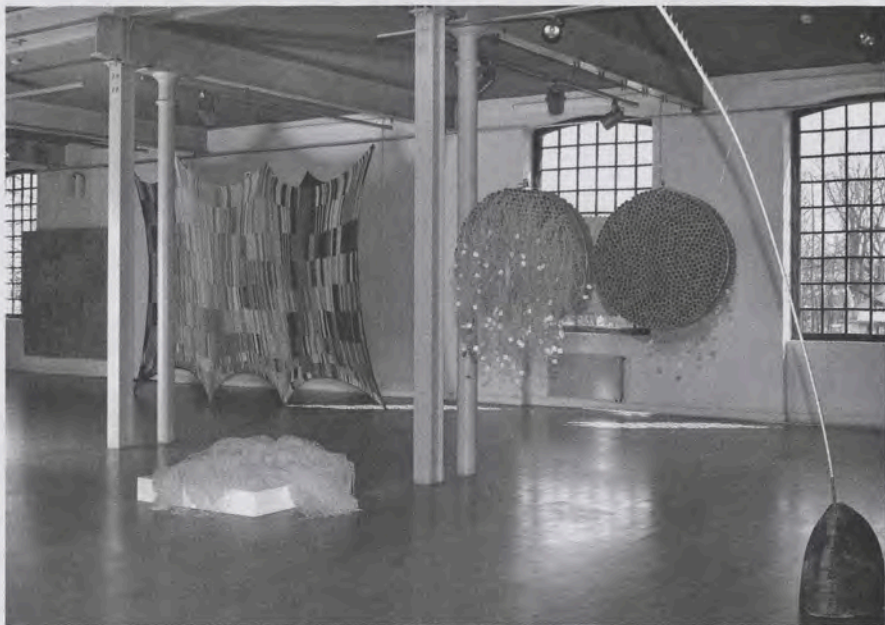
Przykładem bardziej twórczej inspiracji, tym razem malarstwem wielkich mistrzów sztuki zachodnioeuropejskiej, okazała się kolażowa instalacja Amerykanki Cindy Hickok, intrygująco zatytułowana *Café de Musée*. Artystka maszynowo wyszyła symboliczną piramidę z historycznymi postaciami toczącymi dyskusje (o sztuce?) przy kawiarnianych stolikach, być może muzealnych, na co wskazywałby tytuł pracy. Owi dyskutujący to m.in. bohaterowie płócien i malowideł Leonarda da Vinci, Michała Anioła, Vincenta van Gogha, Paula Cezanne'a, misternie „wyszyci” na niewielkich skrawkach sztucznego jedwabiu – zasłużony Brązowy Medal.

Interesujący dialog ze współczesnością poprowadziła natomiast Łotyszka Barbara Abele wyróżniona za *Kod kreskowy*. Ta monumentalna tkanina z pozszywanych kawałków tworzyw sztucznych (poliester, lycra) intryguje grą kolorów układających się w zmultiplikowane wzory powiększonych kodów kreskowych nawiązujących do oznakowania większości współczesnych produktów. Dodajmy jeszcze, że tkanina ta została pomysłowo zamontowana, czy raczej rozpięta/naciągnięta, w postindustrialnej przestrzeni muzeum, co daje ciekawy kontekst do odbioru sąsiadujących z nią prac, takich jak chociażby *Delikatny pręt* Chilijki Many Espinosy – miękkiej, ostrosłupowej konstrukcji z koców ratowniczych, aluminium, żelaza i... orzechów.



Kończąc przegląd prac nagrodzonych na tegorocznym Triennale, wypada odnieść się do klasycznego gobelinu *Piekło* autorstwa Czeszki Renaty Rozsíałowej, zdobywczyni jednego z trzech Brązowych Medali oraz Medalu od pracowników merytorycznych Centralnego Muzeum Włókiennictwa w Łodzi. Subtelnie wytkana praca o słusznych wymiarach 270 x 270 cm zachwyca pięknymi niuansami ciepłych brązów i beżów, budujących ekspresyjną kompozycję, która sytuuje się na pograniczu metaforycznego pejzażu i abstrakcji niegeometrycznej. To niezmiernie budujące, iż w naszych nastawionych na szybkie i powierzchowne kariery czasach są jeszcze artyści posługujący się rzetelnym warsztatem tkackim, popartym refleksją nad sprawami ostatecznymi. Cieszy też fakt, iż równie wartościowych prac jest na 14. Triennale więcej i wygrywają one konkurencję z propozycjami, które w moim odczuciu ze sztuką tkaniny mają niewiele wspólnego.

Wielka różnorodność formalna i tematyczna rozpiętość zaprezentowanych na trzech muzealnych kondygnacjach prac to po części efekt otwartej formuły Triennale, nienarzucającej wytypowanym przez międzynarodowych konsultantów artystom wiodącego tematu. Jedynym kryterium programowym od lat pozostaje „medium włókna i przeplotu”, przez wielu twórców traktowane bardzo umownie. Plusem jest nieskrępowane eksperymentowanie i bezustanne przekraczanie granic tekstylnego medium, minusem – źle rozumiany postmodernizm sztuki snucia i wątkowania. Przyjrzyjmy się zatem pozostałym pracom, dokumentującym najbardziej aktualne tendencje i stylistyki we współczesnej tkaninie artystycznej.



Jak już wspomniałam, na 14. MTT nie brakuje klasycznych, przyściennych gobelinów, w większości wielkoformatowych, pozwalających prześledzić niuanse rzetelnego warsztatu, a przy tym intrygujących niebanalną kompozycją czy formatem. Tak jest w przypadku tkanin: *W otoczeniu zieleni* Japonki Misao Watanabe, nasuwającej skojarzenia z ekspresyjnym malarstwem materii, Czyste niebo Rosjanina Sergeja Gavina, gobelinu zbudowanego z dwóch nałożonych na siebie ramion krzyża, czy *Ochroń moje ostatnie tchnienie* Peruwiańczyka Roberta Origuela Yurivilca, przypominającego rytualną makatę o walorach dekoracyjnych. Zabawnym przykładem miniaturowych gobelinów jest zaś dyptyk *Baśnie. Emocje i rzeczywistość* Cyprijki Terezy Ioannou, przywołujący na myśl barwną ilustrację książkową.

Na wystawie triennialowej nie brakuje dobrego żakardu, wykraczającego poza powtarzalność zmultiplikowanych raportów – takie są monumentalne prace Kanadyjki Louise Lemieux Bérubé (wyjątkowo malarska kompozycja *Rodin et Claudel#1 – Miłość niemożliwa?*), Litwinki Moniki -altauskaitė-Grašienė (niepozwalający przejść obok niego obojętnie *Oddech*) czy Dunki Lise Frolund (czteroczęściowy ęgard przypominający stylistycznie fotogobelin, pt. *Niemożliwa układanka*). Przykładem tkaniny podwójnej jest *Modlitwa* Jung-im Han z Korei Południowej, elegancką i wyciszoną formalnie tkaninę malowaną przywiozła Węgierka Krisztina Kókay (*Kapa III. Protesty Św. Stefana*), Wan-Fung Mo z Tajwanu zaproponowała wariację na temat haftu, dosłownie wykorzystując temblaki z naciągniętą do haftowania tkaniną (pomysłowa instalacja *Moja walizka*).

Na wystawie nie brakuje prac wykonanych za pomocą szycia maszynowego i wszelkiej maści technik mieszanych wykorzystujących najróżniejsze surowce, z naciskiem na papier i ubrania. Szczególne wrażenie robi monumentalna instalacja *Przeminęło* Kanadyjki Laury Vickerson, skonstruowana z nieprzebranej ilości białych tkanin po recyklingu: męskiej i damskiej bielizny, koszul, fartuchów itp. – intymna propozycja wpisująca się w nurt określany mianem *body art* (sztuki ciała czy może raczej sztuki bliskiej ciału).

Z prac będących wariacjami na temat projektowania ubioru wymienić należy barokową w przepychu form suknię Portugalki Conceição Abreu (*Zawsze nowa*) oraz wyjątkowo efektownie zaaranżowaną złotą suknię-płaszcz z jedwabiu, wiskozy i metalu zatytułowaną *Przeczcucie miłości* Rosjanki Eleny Tkachenko. Artyści za pomocą tkanin tworzyli obiekty „nietkaninowe”, takie jak obuwie (*Przyrządy pomiarowe* Niran Baibulat z Finlandii), kliszę zdjęciową (*W skali szarości* Siri Berqvam z Norwegii) czy... egzotyczne owoce (*ANEMONAOIDE* Karen Net Zayas z Puerto Rico). Z takich tkaninowych rzeźb największe wrażenie zrobił na mnie przestrzenny dywan *emyna* (litewska bogini żniw) Litwinki Eglė Gandy Bogdanienė, dzieło na miarę Giuseppe Arcimbolda. Artystka „wyrzeźbiła” w tkaninie półpostać młodej śpiącej (zmarłej?) kobiety, w części zbudowanej z owoców i kwiatów, z norodkiem u jej prawego boku – finezja form doskonale współgra tu z oryginalną



kompozycją ni to nagrobka, ni to sarkofagu. Wielka szkoda, iż pracy tej nie dostrzegło jury...

Na 14. Międzynarodowym Triennale Tkaniny Łódź 2013, tak jak w poprzednich edycjach, tradycja przeplata się z eksperymentem, gdyż okazałą grupę obiektów stanowią rzeźbiarskie instalacje wykonane z najróżniejszych materiałów, efektownie podwieszone, rozciągnięte lub ustawione w postindustrialnej przestrzeni muzealnej. Waz z przyściennymi formami tworzą one niezwykle labirynt, w którym każdy miłośnik sztuki włókna znajdzie coś dla siebie.

Po konfrontacji z tkaninami z całego niemal świata (poza Afryką i Antarktydą reprezentowane są wszystkie kontynenty) warto odwiedzić trzy wystawy towarzyszące 14. MMT, także ulokowane w gmachu Białej Fabryki, na trzech kondygnacjach skrzydła A (przeciwległe do skrzydła D). Po raz pierwszy dwa dotychczasowe przeglądy ogólnopolskie: wielkoformatowych tkanin unikatowych oraz miniatur tkackich są konkursami z nagrodami i nominacjami (dotychczas nagrodą było samo zakwalifikowanie pracy na wystawę).

Zwycięczynią 12. Ogólnopolskiej Wystawy Tkaniny Unikatowej została Małgorzata Matuszewska, ubiegłoroczna dyplomantka łódzkiej ASP. Jej wielkoformatowa *Struktura* z papieru intryguje bogactwem jakości formalnych w obrębie wąskiej skali bieli, szarości i beżu.

Generalnie propozycje z papieru zdominowały tę edycję OWTU, czyżby tytułowa „tkanina” była coraz mniej atrakcyjnym medium dla polskich artystów? 10. Ogólnopolską Wystawę Miniatury Tkackiej wygrała natomiast Anna Więtkowska-Kowalska, także absolwentka łódzkiej uczelni, wieloletnia projektantka w Zakładach Przemysłu Jedwabniczego WISTYL w Kaliszu. Jury za najlepszą pracę małego formatu uznało jej miniaturę *Biała*, nagrodami dla obu tych artystek będzie zaś zaproszenie do udziału w 15. Międzynarodowym Triennale Tkaniny w 2016 roku.

Ostatnia zbiorowa wystawa towarzysząca 14. MTT usytuowana w gmachu Białej Fabryki (w sumie wystaw towarzyszących tej edycji jest 86 i trwają one przez cały triennialowy rok) to 1. Międzynarodowe Triennale Tkaniny Młodych zorganizowane przez Centralne Muzeum Włókiennictwa wraz z Akademią Sztuk Pięknych im. Władysława Strzemińskiego w Łodzi. Co ciekawe, idea powołania równoległego

do Triennale konkursu dla debutantów, czyli młodych artystów tkaczy, pojawiła się w muzeum już około 2007-2008 roku, lecz pomimo zaawansowanych przygotowań nie doszła wówczas do skutku z powodów finansowych. Akademii udało się pozyskać stosowne fundusze, dzięki którym możemy w tym roku oglądać propozycje 65 studentów i świeżych absolwentów z 14 uczelni artystycznych z Europy, Azji oraz Stanów Zjednoczonych. Zdaniem kuratora tej ekspozycji, profesor Lidii Choczej, największym atutem młodych artystów jest otwartość na innego człowieka, na „inność” w ogóle. Czy owa ciekawość świata przebija z prac zaprezentowanych na 1. MTTM? Niestety, minimalnie, poza kilkoma ciekawszymi propozycjami prezentacja młodych wypada blado, miejmy nadzieję, że zmieni się to wraz z rozwojem przeglądu. Warto odnotować natomiast fakt, że I nagrodę zdobyła tu Słowaczka Lubomira Abrahámová za instalację *Stara miłość nie rdzewieje* – cykl obiektów-ubrań z tkaniny metalowej, żelaza i złotych nici, będących całkiem udaną wariacją na temat historii ubioru (zbroi?). Drugie miejsce przypadło ubiegłorocznej dyplomantce łódzkiej ASP, Agnieszce Chołowaniec, za kolorową instalację z tworzyw sztucznych pt. *Mess* (Bałagan), prezentowaną już zresztą w tym roku w CMW na wystawie *ASP Rocznik 2012*. Moją uwagę zwrócił natomiast wytkany z nylonu, czarno-biały *Patchwork* Tani Nedelchewej z Bułgarii oraz kunsztowny wzór na ręcznie drukowanej tkaninie *meshMerizer*, autorstwa Estonki Ilony Tell. Szkoda, że na 1. MTTM nie znalazło się dzieło na miarę Joanny Zemanek, absolwentki ASP w Krakowie, której sugestywny, monumentalny autoportret *Dot By Dot* został nagrodzony przez Fundację AKAPI za najlepszy debiut 14. Międzynarodowego Triennale Tkaniny.

Wielki powrót święta tkaniny do Łodzi zbiegł się z odejściem Norberta Zawiszy, dotychczasowego dyrektora Centralnego Muzeum Włókiennictwa, który po 32 latach pracy ustąpił ze swojego stanowiska. Dyrektor Zawisza związany był z Triennale od jego czwartej edycji (wówczas Międzynarodowego Triennale Tkaniny Unikatowej i Przemysłowej) jako członek Rady Programowej. Od piątej, od 1992 roku, był przewodniczącym tejże Rady. Jego osobowość, autorytet i międzynarodowe kontakty artystyczne wywarły znaczący wpływ na poziom i znaczenie łódzkiego festiwalu tkaniny artystycznej, na zbudowanie jego prestiżu i marki w świecie, zgromadzenie wspierającego go merytorycznie grona wybitnych fachowców i autorytetów sztuki włókna. Przed kolejnym dyrektorem stoi zatem zadanie utrzymania tej jakości oraz promocja imprezy na dużo większą niż dotychczasową skalę. Międzynarodowe Triennale Tkaniny to nasz cenny, a wciąż niedoceniony atut, impreza, która mogłaby promować Łódź i Polskę za granicą, zwłaszcza że potencjał naszych artystów zajmujących się szeroko pojmowanym tekstylnym medium jest imponujący – aż dziewięć nagród i wyróżnień 14. MTT przyznano Polakom! Przypomnijmy za dyrektorem Zawiszą, iż potencjał ten dostrzegła już w latach 60. minionego wieku pierwsza dyrektor muzeum włókiennictwa, Krystyna Kondratiuk, „matka” łódzkiego Triennale. To dzięki jej zapałowi w 1972 roku otwarto w Łodzi 1. Ogólno-

polskie Triennale Tkaniny Unikatowej i Przemysłowej, od drugiej edycji już międzynarodowe. Życzymy zatem kolejnemu dyrektorowi Centralnego Muzeum Włókiennictwa kontynuowania dzieła wybitnych poprzedników i kolejnej, jeszcze lepszej edycji Triennale, już w 2016 roku.

Monika Nowakowska
– historyk sztuki

- 14. Międzynarodowe Triennale Tkaniny Łódź 2013 – 6 maja – 3 listopada 2013.
- 12. Ogólnopolska Wystawa Tkaniny Unikatowej Łódź 2013 – 6 maja – 3 listopada 2013.
- 10. Ogólnopolska Wystawa Miniatury Tkackiej Łódź 2013 – 6 maja – 1 września 2013.
- 1 Międzynarodowe Triennale Tkaniny Młodych – 6 maja – 28 sierpnia 2013.

Fot. Lech Andrzejewski, archiwum Centralnego Muzeum Włókiennictwa

aktualia

Honorowi Obywatele Miasta Łodzi

Małgorzata Golicka-Jabłońska
str. 117

Laureaci Nagrody Miasta Łodzi

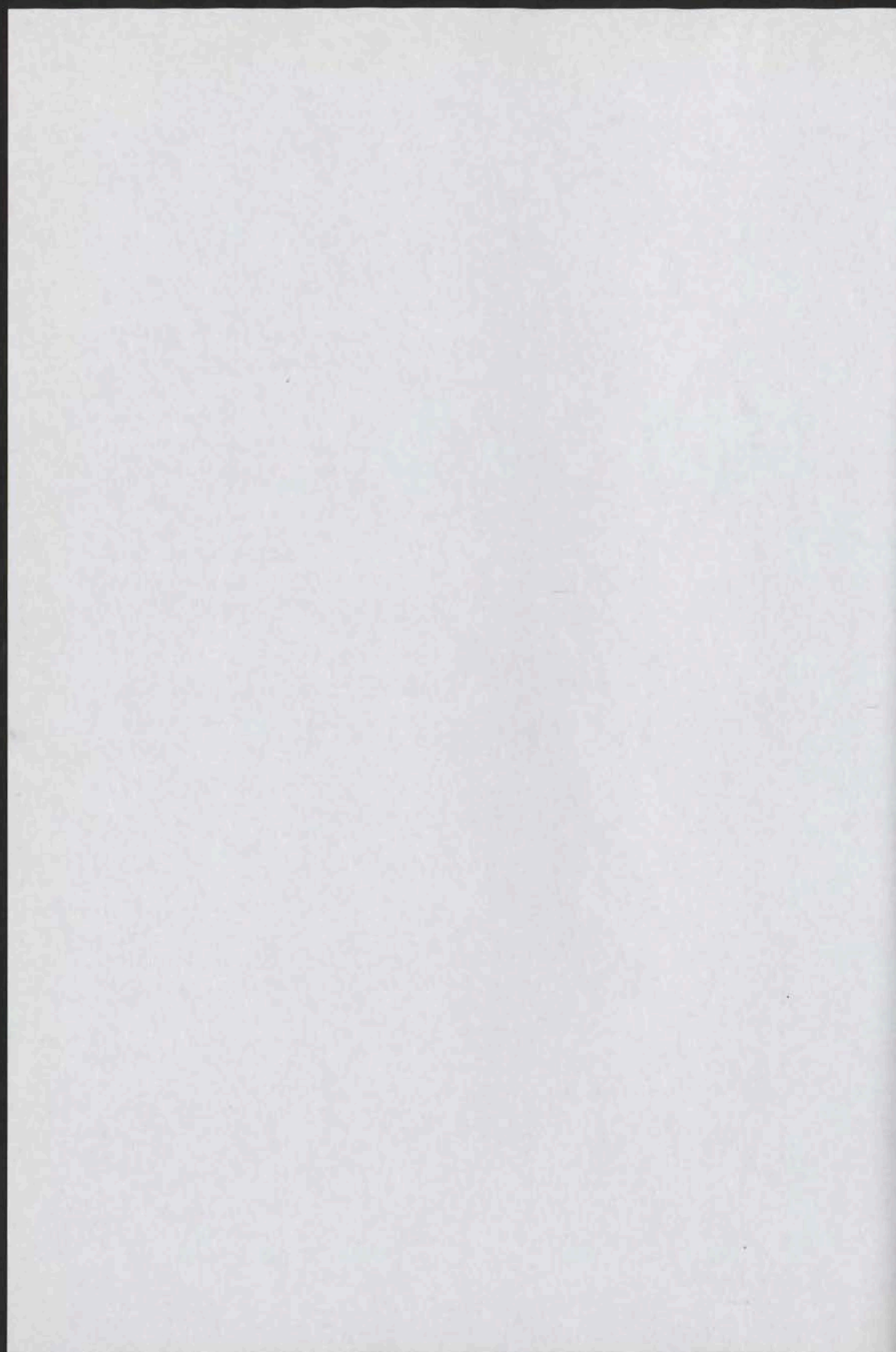
Małgorzata Golicka-Jabłońska
str. 122

Siatkówka marką Łodzi

Mistrzowskie logo
Tomasz W. Walczak
str. 126

Łodzianie pionierami męskiej siatkówki

Wojciech Filipiak
str. 127



Honorowi Obywatele Miasta Łodzi

aktualia



Na uroczystej sesji Rady Miejskiej 15 maja 2013 roku godność Honorowego Obywatela Miasta Łodzi nadano czterem zasłużonym łodzianom. Otrzymali je:

Prof. zw. dr hab. inż. Jan Krysiński – naukowiec, organizator życia naukowego, meloman. Absolwent Politechniki Łódzkiej z 1957 roku. Z uczelnią tą związał się na całe zawodowe życie, przechodząc wszystkie szczeble naukowej kariery. W 1965 roku obronił doktorat, w 1975 roku habilitował się. Od 1980 roku profesor nauk technicznych, od 1991 roku profesor zwyczajny. Jako naukowiec specjalizował się w badaniach turbin, łożysk gazowych oraz rozwiązaniach wykorzystania energii odnawialnej. Opublikował ponad 80 prac naukowych. Profesora Krysińskiego charakteryzują wybitne zdolności organizacyjne i umiejętność współpracy z ludźmi. Potwierdzeniem tych zalet są liczne funkcje kierownicze, na które był wybierany.

W latach 1987-1990 Jan Krysiński pełnił funkcję dziekana Wydziału Mechanicznego. Aż czterokrotnie był wybierany rektorem Politechniki Łódzkiej, pełniąc tę funkcję w latach 1990-2008. W międzynarodowym środowisku uczelni technicznych osiągnął wysoką pozycję naukową. Uhonorowany został tytułami doktora honoris causa takich uczelni jak: University of Strathclyde w Glasgow, Państwowego Technicznego Uniwersytetu w Petersburgu, Uniwersytetu Jean Moulin Lyon 3 we Francji, Uniwersytetu w Coventry. Honorowy tytuł doktora honoris causa nadała mu także Akademia Techniczno-Humanistyczna w Bielsku-Białej.

Za swoje osiągnięcia dla nauki profesor Jan Krysiński został odznaczony m.in. Krzyżami: Kawalerskim, Komandorskim oraz Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski, francuskim Kawalerskim Orderem Palm Akademickich i francuską Legią Honorową. Jest miłośnikiem i znawcą muzyki. Jako rektor PŁ zainicjował współpracę z Akademią Muzyczną w Łodzi, wprowadzając na uczelni technicznej koncerty pod hasłem „Muzyka na Politechnice”, których programy często sam układał.



Stanisław Jan Liszewski – naukowiec, organizator życia naukowego w Łodzi, geograf, urbanista, związany naukowo z Uniwersytetem Łódzkim, w którym w 1963 roku uzyskał stopień magistra geografii. Dysertację doktorską obronił w 1970 roku, a w 1977 roku został doktorem habilitowanym. Od 1986 roku jest profesorem, od 1990 roku profesorem zwyczajnym. Autor ponad dwustu prac naukowych, specjalizuje się w zagadnieniach turystyki i problematyce rozwoju miast. Promotor i recenzent wielu prac doktorskich i habilitacyjnych.

Jako rektor Uniwersytetu Łódzkiego w latach 1996-2002 doprowadził do rozbudowy uczelni i powstania nowych kierunków kształcenia. Był dyrektorem Instytutu Geografii Miast i Turystyki Uniwersytetu Łódzkiego, a od 1991 roku pełni nieprzerwanie funkcję prezesa Łódzkiego Towarzystwa Naukowego, przyczyniając się do rozwoju i integracji środowiska naukowego Łodzi. Profesor Stanisław Liszewski jest także członkiem wielu innych organizacji naukowych, m.in. przewodniczy Narodowemu Komitetowi do Spraw Współpracy z Międzynarodową Unią Geograficzną przy Wydziale Nauk o Ziemi i Nauk Górniczych Polskiej Akademii Nauk i zasiada w Komitecie Narodowym do Spraw Współpracy z Międzynarodową Radą Nauki przy prezydium Polskiej Akademii Nauk.



Dariusz Stachura – śpiewak operowy (tenor). Muzykę i wokalistykę studiował w Akademii Muzycznej w Łodzi, którą ukończył w 1989 roku. Po studiach zaangażował się do Teatru Wielkiego w Łodzi, na którego scenie zadebiutował partią Leńskiego w operze *Eugeniusz Oniegin* Piotra Czajkowskiego. W 1990 roku został laureatem Konkursu Wokalnego im. Ady Sari.

W 1996 roku został zaproszony do Turynu na uroczyste obchody 100-lecia premiery *Cyganerii* Giacomo Pucciniego w tamtejszym teatrze operowym. Jako jedyny obcokrajowiec kreował partię Rudolfa na zmianę z Luciano Pavarottim. Od tego czasu rozwija karierę międzynarodową.

W latach 1999-2003 Dariusz Stachura był solistą opery w Norymberdze. Obecnie koncertuje w kraju i za granicą.



Michał Urbaniak – muzyk, kompozytor, współtwórca tzw. polskiej szkoły jazzu. Artysta wychowywał się w Łodzi, gdzie uczęszczał do liceum muzycznego i debiutował w studenckim klubie „Pod siódmkami”. Mieszka w Nowym Jorku.

Gra głównie na skrzypcach i saksofonie. Od 1970 roku używa specjalnych, wykonanych specjalnie dla niego pięciostrunowych skrzypiec oraz syntezatora skrzypcowego zwanego „gadającymi” skrzypcami. Instrumentuje na saksofonach sopranowym, altowym i tenorowym oraz na lyrikonie (instrumencie elektronicznym przypominającym saksofon). Wpлатane przez niego elementy folklorystyczne zyskały



aktualia

uznanie czołowych amerykańskich jazzmanów i stały się inspiracją dla wielu nowych muzyków, jak Harold Williams, Steve Jordan, Marcus Miller, Kenny Kirkland, Omar Hakim i inni. W Nowym Jorku grał w popularnych klubach (Village Vanguard, Village Gate) i w słynnych salach koncertowych (Carnegie Hall, Beacon Theatre, Avery Fisher Hall), z takimi gwiazdami jak Weather Report, Freddie Hubbard, Elvin Jones, Herbie Hancock.

Michał Urbaniak jest cenionym kompozytorem. Napisał muzykę do 25 filmów. Przebywając od wielu lat za granicą, zachował silne związki z Łodzią. W końcu minionej dekady był ambasadorem Łodzi w staraniach o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury 2016. W 2012 roku zadebiutował jako aktor, otrzymując Polską Nagrodę Filmową – Orła w kategorii Odkrycie Roku za rolę Włodzimierza w filmie *Mój rower* Piotra Trzaskalskiego. Nie mógł uczestniczyć w uroczystości.

Jan Krysiński, Stanisław Liszewski, Dariusz Stachura i Michał Urbaniak dołączyli do grona wcześniejszych już Honorowych Obywateli Łodzi. Dotychczas zostali nimi: Artur Brauner, Karl Dedecius, Kazimierz Dejmek, Richard Demarco, Marek Edelman, Jan Karski, Jan Machulski, o. Stefan Miecznikowski, Arnold Mostowicz, papież Jan Paweł II, Marszałek Józef Piłsudski, Roman Polański, Piotr Pustelnik, Andrzej Sapkowski, Albert Thomas, Andrzej Wajda, abp Władysław Ziśłek.

Małgorzata Golicka-Jabłońska

Laureaci Nagrody Miasta Łodzi

W tegorocznej edycji Nagrody Rada Miejska postanowiła uhonorować tym tradycyjnym wyróżnieniem pięcioro łodzian. Wśród laureatów znaleźli się:

Krystyna Korcz

Wieloletnia nauczycielka łódzkich liceów, związana najdłużej z III LO im. Marszałka Józefa Piłsudskiego. Szczególne zasługi Krystyny Korcz wiążą się z jej pasją jako instruktora teatralnego inspirującego młodzież do tworzenia aktywnych form żywego słowa i przenoszenia literackich fascynacji na scenę.

Prof. dr hab. Tadeusz Markowski

Wybitny ekonomista i urbanista, wieloletni prezes Polskiego Towarzystwa Urbanistów Polskich. Od 2011 roku przewodniczący Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania





aktualia

Kraju (przy Polskiej Akademii Nauk) i przewodniczący Polskiej Sekcji Europejskiego Stowarzyszenia Badań Regionalnych. Związany naukowo z Uniwersytetem Łódzkim jest twórcą międzywydziałowych studiów z dziedziny gospodarki przestrzennej.

Prof. dr hab. Andrzej Napieralski

Wybitny specjalista w dziedzinie mikroelektroniki, kierownik Katedry Mikroelektroniki i Technik Informatycznych Politechniki Łódzkiej. Wielokrotnie nagradzany m.in. na Światowej Wystawie Brussels Eureka, otrzymał wraz z zespołem współpracowników Grand Prix of Innovo. Przewodniczący Komitetu Naukowego i Organizacyjnego MIXDES.

Gustaw Romanowski

Dziennikarz, publicysta, krytyk sztuki, od 10 lat redaktor naczelny kwartalnika samorządowego „Kronika Miasta Łodzi”.

Prof. dr hab. Marian Wilk

Historyk i politolog. Twórca i rektor Wyższej Szkoły Studiów Międzynarodowych. Specjalista w dziedzinie historii ZSRR i współczesnej Rosji oraz międzynarodowych stosunków politycznych i dyplomacji i autor wielu publikacji książkowych w tych dziedzinach. Laureat nagrody im. Sokratesa International Socrates Award 2006 – za zasługi na polu edukacji europejskiej.

Zasłużeni dla Łodzi

Podczas majowej uroczystej sesji Rada Miejska uhonorowała 19 osób i 3 organizacje społeczne odznaką „**Za Zasługi dla Miasta Łodzi**”. Otrzymali je:

Jerzy Boniecki, Marc Boudin, Henryk Czyż, Halina Elczewska, Wojciech Galicki, Arkadiusz Grzegorzczak, Jacek Jurczakowski, Jerzy Jurkiewicz, Marek Kielski, Teresa Kordus, Barbara Kurowska, Zygmunt Łukowski, Zygmunt Machwitz, Iwona Maroszyńska, Leopold Nowak, Anna Nowicka, Wolfgang Schuster, Alicja Wieczorek-Kempa, Tadeusz Zagajewski oraz Hufiec Związku Harcerstwa Polskiego Łódź – Polesie, Towarzystwo Pomocy im. św. Brata Alberta Koło Łódzkie i Związek Harcerstwa Rzeczypospolitej Okręg Łódzki.

Małgorzata Golicka-Jabłońska

Redaktor „Kroniki...” laureatem

Miło nam poinformować, że wśród laureatów Nagrody Miasta Łodzi znalazł się także Gustaw Romanowski, redaktor naczelny samorządowego kwartalnika. Prawnik z wykształcenia, dziennikarz i krytyk sztuki zamiłowania. Urodził się wprawdzie w Wilnie (w rodzinie o tradycjach patriotycznych, ojciec spędził 12 lat w sowieckich łagrach za działalność w polskiej organizacji niepodległościowej) ale związany jest od zawsze z Łodzią. Tu skończył szkołę i prawo na Uniwersytecie Łódzkim. Już podczas studiów rozpoczął działalność publicystyczną. Drogę zawodową ma ciekawą, acz nie najłatwiejszą.

W latach 1977-1981 pełnił funkcję zastępcy kierownika działu kulturalnego „Głosu Robotniczego”. W stanie wojennym został zwolniony z pracy i po-



zbawiony bezterminowo prawa do wykonywania zawodu. Aktywnie związał się z opozycją. Współpracował z Komitetem Helsińskim, z prasą podziemną oraz forum niezależnej kultury jakim było w owym czasie Duszpasterstwo Środowisk Twórczych przy kościele ojców jezuitów. W 1990 r. podjął się kierowania redakcją „Głosu Porannego”. W latach 1992-2003 był dziennikarzem dziennika „Rzeczpospolita”. Aktywnie działa od lat w Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich – od kilku kadencji pełni funkcję przewodniczącego Naczelnego Sądu Dziennikarskiego, jest członkiem Międzynarodowego Stowarzyszenia Krytyków Sztuki AICA.

Od 2003 r. kieruje redakcją „Kroniki Miasta Łodzi”. Pod jego kierunkiem pismo wypracowało nową linię redakcyjną, wiele miejsca poświęcając historii miasta, ale nie stroniąc od publicystycznego ukazywania bieżących problemów. Charakterystyczne dla „Kroniki” są zeszyty tematyczne. Kwartalnik wydaje również „Bibliotekę Kroniki”: w tym cykl „Bohaterowie trudnych czasów” poświęcony obywatelskim postawom Łódzian w zawiłych czasach naszej historii.

W obronie istotnych dla publicznego dobra spraw potrafi walczyć do upadłego. Dzięki m.in. temu „Kronika” została dostrzeżona przez niezależne gremia, które wyróżniły czasopismo w ubiegłym roku nagrodami Superkslibrisu i Città Nostra.

Gustawowi Romanowskiemu, naszemu szefowi i przyjacielowi z okazji otrzymania Nagrody Miasta Łodzi życzymy jeszcze wiele lat twórczej pracy i tak ważnej ludzkiej życzliwości.

*Zespół redakcyjny
i współpracownicy Kroniki Miasta Łodzi*

Fot. Piotr Stachowski

Siatkówka marką Łodzi

Mistrzowskie logo



Choć do mistrzostw świata w siatkówce mężczyzn, które odbędą się w naszym kraju w przyszłym roku, zostało kilkanaście miesięcy, poznaliśmy już logo światowego czempionatu. Wraz z oficjalnym znakiem mundialu znane są również symbole miast-gospodarzy turnieju. Wśród nich wyrazistością wyróżnia się logo Łodzi. Nawiązuje ono do pofabrycznego dziedzictwa naszego miasta – rewitalizowanego EC-1.

18. Mistrzostwa Świata w Piłce Siatkowej Mężczyzn rozegrane zostaną między 3 a 21 września 2014 roku. Będzie to pierwszy w Polsce turniej siatkarski tej rangi. Udział w nim wezmą 24 najlepsze reprezentacje globu. Miastami goszczącymi drużyny i ich kibiców będą: Bydgoszcz, Sopot i Gdańsk, Kraków, Wrocław, Katowice oraz Łódź. W Atlas Arenie odbędzie się 8 meczów: cztery mecze drugiej fazy turnieju, dwa mecze ćwierćfinałowe i dwa półfinały. Do decydujących o kolorze medali starć dojdzie w Katowicach.

Mistrzostwa świata w siatkówce rozgrywane są od 1949 roku. Najwięcej razy, bo aż sześciokrotnie, tryumfowała drużyna Związku Radzieckiego. Trzy razy na najwyższym stopniu podium stawały reprezentacje Brazylii i Włoch. Co ciekawe, stało się to w sześciu ostatnich turniejach. Reprezentacja Polski może pochwalić się jednym tytułem mistrzów świata z 1974 roku oraz wicemistrzostwem z 2006 roku.

Tomasz Wojciech Walczak

Łodzianie pionierami męskiej siatkówki w Polsce

aktualia

Siatkówka, gra wymyślona w Stanach Zjednoczonych w 1885 roku jako sport mniej męczący od koszykówki, „odpowiedni dla pań oraz dla dżentelmenów w średnim wieku, zajmujących się prowadzeniem interesów”, trafiła do Europy po pierwszej wojnie światowej, a jej propagatorami byli głównie instruktorzy YMCA, popularnej wtedy organizacji zajmującej się krzewieniem kultury fizycznej.

Pierwsze informacje o meczach w Polsce pochodzą z 1919 roku, a drugim po Warszawie ośrodkiem, gdzie ta nowa gra szybko się przyjęła, była Łódź, gdzie już rok później rozegrano turniej drużyn szkolnych. W 1929 roku odbyły się pierwsze mistrzostwa Polski – tytuł zdobyła **YMCA Łódź**, a o hegemonii naszego miasta świadczy fakt, że choć w 1930 roku Łódź oddała tytuł AZS Warszawa (łódzka drużyna **Absolwentów** zajęła drugie miejsce), to w dwóch kolejnych latach najlepszy w Polsce był zespół **Łódzkiego Klubu Sportowego**. ŁKS miał silną konkurencję lokalną, bo wcześniej rywalizować musiał z innymi łódzkimi drużynami – YMCA, Harcerskim Klubem Sportowym, Turem i Absolwentami. Już w 1929 roku ŁKS lokalnie był najlepszy, bo wygrał prestiżowe mecze z mistrzami Polski z YMCA 28:26 i 33:31. Wyniki dziwne jak na siatkówkę, ale grano wówczas na czas, bez podziału na sety. Najlepsi łódzcy siatkarze tego okresu to **Edward Ałaszewski** (1908-83), **Alojzy Weinitz** (1910-40, zginął w Katyniu) i **Wacław Pegza** (1913-97) z ŁKS, znany bardziej jako piłkarz i trener piłki nożnej (w latach 60. był nawet selekcjonerem reprezentacji Polski).

W latach powojennych aż do połowy lat sześćdziesiątych najsilniejszą męską drużynę w Łodzi miał **AZS**, wicemistrz kraju w 1947 roku. Później w ekstraklasie grały zespoły **Anilany** (1967-69), **Resursy** (z przerwami w latach 1979-85) i **Wifamy** (1986-91), w II lidze zaś drużyny **Startu** i **Chojęńskiego Klubu Sportowego**. Obecnie jednak od wielu już lat panuje w tej dziedzinie regres, a zespołem najwyższej klasyfikowanym w krajowej hierarchii jest **Akademicki Klub Siatkówki Uniwersytetu i Politechniki**, który występuje w II lidze. Sukcesy w rywalizacji krajowej odnosiły też zespoły z regionu: **Lechia Tomaszów**, **Bzura Ozorków**, **SPS Zduńska Wola**, **Siatkarz Wieluń** i oczywiście **Skra Bełchatów**, która dopiero ostatnio oddała zdobywany seryjnie (2005-11) tytuł mistrza Polski.

Spośród siatkarzy związanych z Łodzią największe sukcesy odniósł niewątpliwie **Zbigniew Zarzycki**, mistrz świata i mistrz olimpijski, członek wielkiej drużyny Huberta Wagnera z mistrzostw świata w 1974 roku w Meksyku i igrzysk w Montrealu w roku 1976. Jest jednym z sześciu zaledwie polskich siatkarzy, którzy brali udział w trzech turniejach olimpijskich (1968, 1972, 1976). Nie grał w pierwszej szóstce, ale Hubert Wagner mówił o nim „najlepszy zmianowy świata”. Zarzycki rozpoczął wyczynową karierę w Starcie, grał też krótko w Anilanie, ale największe sukcesy odnosił jako zawodnik AWF Warszawa i Płomienia Milowice. Był też trenerem reprezentacji Polski oraz klubowej drużyny Skry Bełchatów.

Jednym z najwybitniejszych zawodników okresu powojennego, wywodzącym się z Łodzi, był niewątpliwie **Leonard Tietianiec** (1932-87), trzykrotny mistrz Polski z zespołem warszawskiej AWF, wielokrotny reprezentant kraju (4. miejsce w mistrzostwach świata w Brazylii w 1960 roku). Rodziną tradycję kontynuował jego syn Maciej, również wyróżniający się w Polsce zawodnik, a potem trener. W latach 50. do krajowej czołówki należał **Marek Radomski** (1930-98), zawodnik AZS, później trener i propagator siatkówki w Łodzi. Na pewno zasłużył na godniejsze upamiętnienie niż rozgrywany od dziesięciu lat memoriał jego imienia w minisiatkówce, organizowany przez SP 91. Dobrze zapowiadającym się zawodnikiem był **Andrzej Niemczyk**, wychowanek Społem, potem zawodnik Anilany i Stali Mielec (w ekstraklasie). Szybko porzucił on jednak czynne uprawianie siatkówki na rzecz pracy trenerskiej, w której osiągnął wielkie sukcesy. Ostatnimi zawodnikami łódzkich klubów, którzy grali w reprezentacji Polski, byli **Marek Szydlik** i **Zdzisław Dybowski** z Resursy (1981-83).

Marsz na szczyt zaczął się w Łodzi

Pierwsze sukcesy polskiej męskiej siatkówki to nie mistrzostwa świata w Meksyku w 1974 roku ani nie legendarny występ drużyny Huberta Wagnera na Igrzyskach Olimpijskich w Montrealu w 1976 roku. Droga polskiej siatkówki na światowe szczyty zaczęła się w 1965 roku w Łodzi, bo na rozgrywanym wtedy po raz pierwszy turnieju o Puchar Świata reprezentacja Polski zajęła drugie miejsce, zdobywając pierwszy w historii medal w tej dyscyplinie w turnieju rangi europejskiej i światowej. Było to tak dawno, że... nawet Wikipedia, a w ślad za nią niemal cały Internet, podaje, że turniej odbywał się w Warszawie. Chodzi o reprezentację męską – dodajmy – bo panie były w tej konkurencji szybsze od panów. Już w latach 60. należały do ścisłej czołówki światowej, przywołując z Tokio w 1964 roku (a potem także cztery lata później z Meksyku) brązowe medale olimpijskie.

Swoją pierwszy międzypaństwowy mecz Polacy rozegrali 28 lutego 1948 roku, przegrywając w Warszawie z Czechosłowacją 2:3. Już rok później Polska zadebiutowała w mistrzostwach świata w Pradze, zajmując piąte miejsce. Od roku 1950 nasz zespół występuje w mistrzostwach Europy, ale największe sukcesy w tym okresie to czwarte miejsca na mistrzostwach świata w 1956 roku w Paryżu oraz w 1960 roku

w Brazylii. Takie rezultaty i dziś uznano by za zadowalające, ale pamiętać trzeba, że światowy zasięg siatkówki był w owych latach znacznie mniejszy. Gdy jednak włączono siatkówkę do programu Igrzysk Olimpijskich, reprezentacji Polski nie udało się dostać do turnieju olimpijskiego w Tokio, bo nie dało kwalifikacji ani szóste miejsce w kolejnych mistrzostwach świata w 1962 roku w ZSRR, ani taka sama lokata na rozgrywanych rok później w Rumunii mistrzostwach Europy. Kosztowało to posadę ówczesnego trenera narodowej reprezentacji, łódzianina Gwidona Grochowskiego.

Jego następcą został Zygmunt Kraus (prowadził wcześniej reprezentację w latach 1949-54), a silna już wtedy pozycja Polski w FIVB sprawiła, że właśnie Polsce przyznano organizację pierwszego turnieju o Puchar Świata. Odbynał się on w dniach 12-19 września 1965 roku. W pierwszej fazie w Warszawie (w hali Gwardii na placu Żelaznej Bramy), w Mielcu i w Szczecinie odbywały się eliminacje, po których najlepsza szóstka przyjechała na turniej finałowy do Pałacu Sportowego w Łodzi, a pozostałe zespoły grały o miejsca 7-11 w Kielcach. Warto wspomnieć w tym miejscu, że ta silna pozycja Polski w światowej federacji nie była przypadkiem: FIVB powstała w 1946 roku z inicjatywy Polski, Francji i Czechosłowacji, a ówczesny prezes Polskiego Związku Gier Sportowych Zygmunt Nowak został jej pierwszym wiceprezesem.

Najsilniejsza okazała się grupa warszawska i choć sam turniej finałowy odbywał się w Łodzi, to najważniejszy i decydujący mecz rozegrano w stolicy. Już pierwszego dnia turnieju Polska przegrała z ZSRR 2:3 (15:8, 6:15, 13:15, 15:5, 7:15) i z takim wynikiem oba zespoły awansowały do finałowej szóstki.

Na łódzkim zielonym parkiecie, na którym wcześniej rozgrywano m.in. mistrzostwa Europy koszykarek w 1958 roku, Polacy nie przegrali już ani jednego meczu. Pokonali Czechosłowację 3:2, Japonię w najbardziej efektownym i emocjonującym meczu turnieju 3:2, NRD 3:1 oraz Rumunię 3:2. Ekipa ZSRR uległa w Łodzi Japonii 2:3 (nie trzeba przypominać, kogo dopingowali kibice) i była szansa nawet na pierwsze miejsce, ale Japończycy nie sprostali zadaniu i przegrali z Czechami i Rumunami.

Klasyfikacja pierwszego turnieju o Puchar Świata była więc następująca: 1. ZSRR – 4 zwycięstwa (sety 14-7), 2. Polska – 4 (sety 14-9), 3. Czechosłowacja – 3, 4. Japonia – 2, 5. NRD – 1, 6. Rumunia – 0 (7. Węgry, 8. Jugosławia, 9. Bułgaria, 10. Holandia, 11. Francja; nie przyjechała do Polski mająca prawo startu reprezentacja Zjednoczonej Republiki Arabskiej, czyli dzisiejszego Egiptu).

Liderem reprezentacji Polski był wówczas Wojciech Rutkowski (1935-1994), który jeszcze dzisiaj mieści się w pierwszej dziesiątce klasyfikacji siatkarzy pod względem liczby występów w reprezentacji: jest właśnie dziesiąty na liście z bilansem 290 meczów w latach 1955-68. To była pierwsza polska gwiazda siatkówki światowego formatu: podczas mistrzostw świata w 1958 i 1962 roku lokował się w pierwszej trójce plebiscytu dziennikarzy i trenerów na najlepszych zawodników tych turniejów. Pochodził z Warszawy i przez całą karierę był zawodnikiem Legii. Miał 191 centymetrów wzrostu, co w owych latach było niebywałym atutem. Ze Śląska pocho-

dził drugi pod względem stażu i doświadczenia zawodnik reprezentacji Tadeusz Siwek (1935-1997), uznany za najlepszego technika mistrzostw świata w 1962 roku. Ich rówieśnikiem był Ryszard Sierszulski, zawodnik warszawskiej AWF i Legii.

Najmłodszy w ekipie był Zdzisław Ambroziak (1944-2004), kolejny absolwent kuźni polskiego sportu wyczynowego w tamtych latach, czyli warszawskiej Akademii Wychowania Fizycznego. Był łącznikiem między tymi pionierskimi latami polskiej siatkówki a okresem późniejszych sukcesów. Brał udział w igrzyskach olimpijskich w 1968 i 1972 roku, ale zakończył karierę przed największymi zwycięstwami polskiej drużyny. Później był popularnym dziennikarzem prasowym (tygodnik „Sportowiec”) i telewizyjnym, komentatorem siatkówki i tenisa. Grał też – mało kto o tym pamięta – w filmach Janusza Machulskiego *Deja vu* i *Killerów 2-óch*.

Większą karierę na boisku zrobił ówczesny debiutant w reprezentacji, starszy od Ambroziaka o pół roku Edward Skorek, który na studia na AWF trafił z Tomaszowa Mazowieckiego. „Szabla”, jak go nazywano, ma bodaj największy wkład w mistrzowskie tytuły i medale polskiej drużyny z lat 70., której był kapitanem. W łódzkim turnieju był jednak dopiero nabierającym doświadczenia nowicjuszem, na początku drogi, która zaprowadziła go na trzy turnieje olimpijskie. To wręcz pomnikowa postać w historii polskiej siatkówki. W łódzkim turnieju miał jeszcze niewielki staż reprezentacyjny, ale wraz z Rutkowskim, Siwkiem, Romualdem Paszkiewiczem (1941-2003, pochodzącym z Wilna kolejnym zawodnikiem AWF i Legii w reprezentacji), bielszczaninem Jerzym Suchankiem (1938-1993) i Jerzym Szymczykiem (drugi obok Skorka wychowanek tomaszowskiej Lechii) grał w pierwszej szóstce. Reprezentację uzupełniali Ambroziak, Sierszulski, Zbigniew Rusek, Tadeusz Kiełpiński, Bohdan Tomaszewski (zbieżność imienia i nazwiska ze znanym sprawozdawcą sportowym przypadkowa) i Waldemar Szczepanowski. W kadrze, która przygotowywała się do turnieju, był też Hubert Wagner, który jednak ostatecznie nie zmieścił się w reprezentacyjnej dwunastce.

W rywalizacji o Puchar Świata Polska zajmowała drugie miejsce dwukrotnie. Po raz drugi w 2011 roku w Japonii. Tam już nie z ZSRR, a z Rosją Polacy grali w ostatnim dniu turnieju. I znów, niestety, było 2:3, 15:17 w decydującym secie.

Wojciech Filipiak

historia

Komunikacja miejska w Łodzi

Historia na szynach

Wojciech Żródlak

str. 133

Zawodowa elita

Kiedy tramwaj oznaczał nowoczesność

Wojciech Żródlak

str. 154

Łódzki węzeł kolejowy

Z bagażem historii w przyszłość

Michał Jerczyński

str. 167

Klub Miłośników Starych Tramwajów

Na dobrym torze

Barbara Gortat

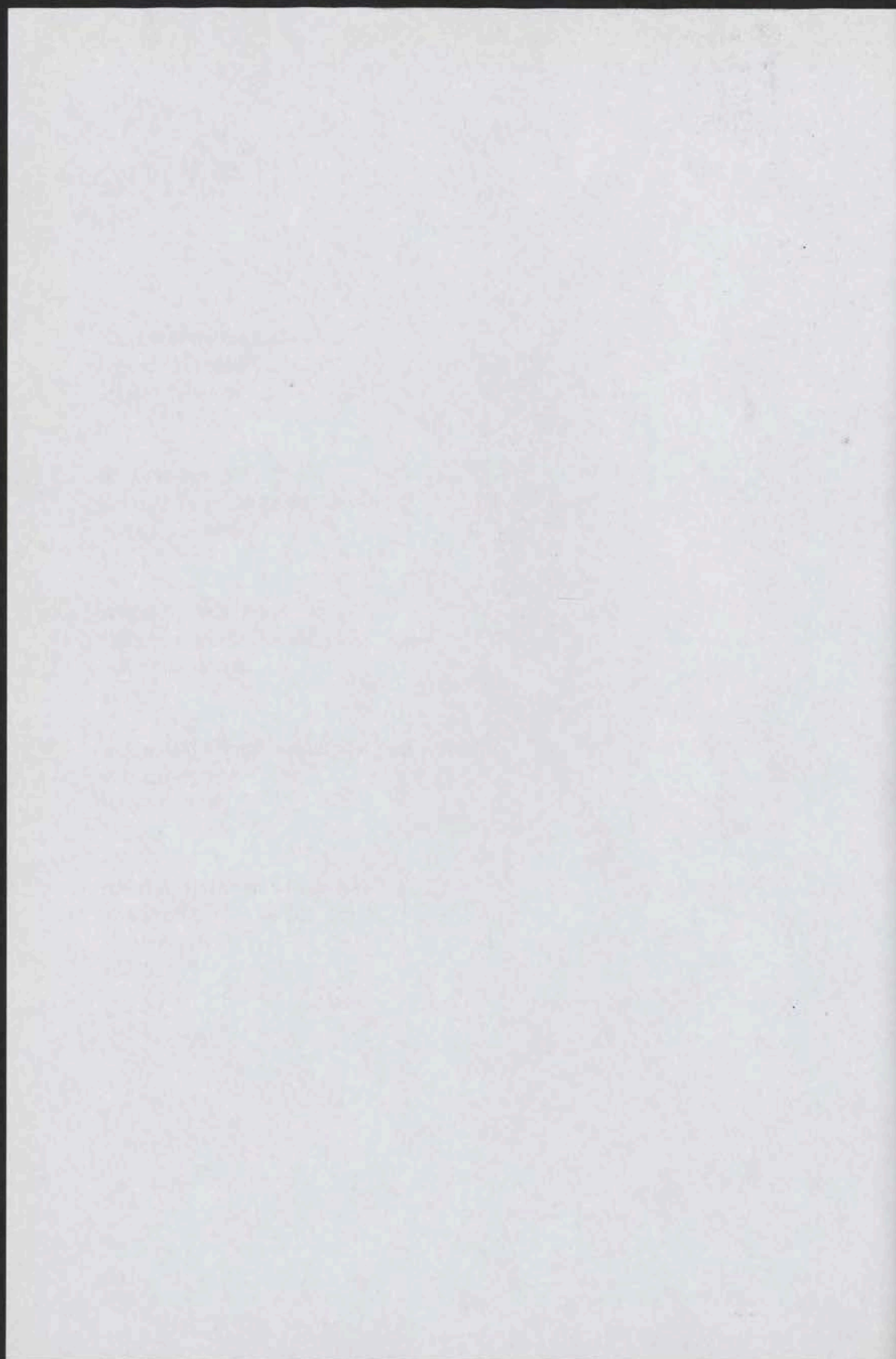
str. 181

Muzeum Komunikacji Miejskiej

Łódzka historia transportu

Michał Gruda

str. 191



Komunikacja Miejska w Łodzi

Historia na szynach

historia

W II połowie XIX wieku Łódź weszła w okres burzliwego rozwoju. Motorem napędowym był miejscowy przemysł włókienniczy. Obszar miasta w tym czasie wynosił 27,39 km², natomiast liczba stałych mieszkańców 322.364 w 1862 roku (wraz z niestałą nieco ponad 40 tys. 506.000 w 1914 roku)¹. Ostatnia przed pierwszą wojną światową regulacja miasta miała miejsce w roku 1906 i zwiększyła jego obszar do 38,11 km².

Przy tej wielkości naszej „metropolii”, sięgającej podówczas w kierunku północ-południe od pl. Kościelnego po obecny pl. Niepodległości, a ze wschodu na zachód od Widzewa po obecną al. Włókniarzy, w sposób niejako naturalny pojawiła się najpierw „komunikacja miejska” w postaci dorożek konnych, a z czasem też omnibus konny uruchomiony przez... przedsiębiorcę teatralnego Fryderyka Selina, który okazjonalnie dowoził pasażerów z ówczesnego dworca kolei Fabryczno-Łódzkiej do Grand Hotelu.

W początkach lat 80. XIX wieku pojawił się projekt uruchomienia konnej komunikacji tramwajowej. W styczniu 1886 roku rozpisano przetarg na jej uruchomienie, który zakończył się wydaniem koncesji dwóm warszawiakom: bankierowi Dawidowi Rosenblumowi² i Augustowi Wolfowi, która z przyczyn formalnych została anulowana w marcu 1887 roku. Powodem było to, że Rosenblum był Żydem. Sprawa uległa czasowemu zawieszeniu, ale nie odłożona *ad acta*. Stale zgłaszali się do Magistratu coraz to nowi oferenci. W międzyczasie władze miasta doszły do wniosku, że korzystniej byłoby uruchomić w Łodzi trakcję elektryczną, m.in. z powodów ekologicznych, bo nie wymagała budowy dużej stajni w centrum miasta³.

W latach 1889-1896 doszło do ostrej walki konkurencyjnej pomiędzy Towarzystwem Kolei Fabryczno-Łódzkiej a grupą największych łódzkich fabrykantów o budowę tzw. kolei obwodowej. W tle pojawili się również fabrykanci okręgu moskiewskiego, z celem utracenia tej inicjatywy, ponieważ stawką było istotne zwiększenie możliwości produkcyjnych Łodzi i okręgu łódzkiego⁴. W trakcie tych zmagania⁵ pojawiła się koncepcja, wysunięta przez łódzkich fabrykantów, zbudowania sieci tramwajowej, a właściwie wąskotorowej kolejki parowej, na podobieństwo funkcjonującej już w nadodrzańskim niemieckim mieście Forst, którą transportowano by nocą „do” i „z” największych łódzkich fabryk towary od tejże linii. W koncepcji sugerowano wy-

korzystanie tej sieci w dzień dla transportu ludzi, chociaż zważywszy na jej układ, byłoby to problematyczne.

Przy tej okazji pojawił się w Łodzi niemiecki koncern elektrotechniczny Siemens & Halske z propozycją budowy elektrowni, reprezentowany przez łódzkiego aptekarza Maurycego Spokornego. To dzięki niemu w 1908 roku warszawianie przesiedli się z tramwaju konnego na elektryczny – o dziewięć lat później niż łodzianie⁶.

Ostatecznie koncesji na budowę kolei obwodowej nikt nie dostał, natomiast – według mnie – ubocznym efektem tej walki była koncesja na budowę miejskiej sieci tramwajowej, którą uzyskała wspomniana grupa łódzkich fabrykantów pod przewodnictwem Juliusza Kunitzera, wybitnego działacza gospodarczego na terenie zaboru rosyjskiego i mile widzianego w stolicy Cesarstwa Rosyjskiego. Choć w Łodzi Kunitzer miał miano, szczególnie w kręgu socjalistów, „krwiopijcy” robotników⁷.

Koncesję podpisano 13 lutego 1897 roku przed łódzkim notariuszem W. Jonscherem⁸. Według jej zapisów sieć torowa miała powstać w ciągu jednego roku, w sumie 9 km torów. Osią jej układu miała być oczywiście ul. Piotrkowska.

Dla jej realizacji utworzono Konsorcjum Kolei Elektrycznej Łódzkiej. 35-letnia koncesja, typowa dla tego rodzaju przedsięwzięć w Cesarstwie Rosyjskim, przewidywała możliwość wykupienia przedsiębiorstwa przez miasto po pierwszych 20 latach jego funkcjonowania. Zadziwiający jest w niej punkt 8 – ponieważ starania o koncesję odbywały się z obietnicą trakcji elektrycznej – na mocy którego w ciągu miesiąca „przedsiębiorcy obowiązani są zawiadomić Magistrat, jaki właściwie system trakcji zamierzają przyjąć do poruszania wagonów, tj. elektryczny, gazowy czy też parowy”.

Koncesja gwarantowała wyłączność na komunikację miejską w Łodzi, z której koncesjonariusze w latach następnych, a szczególnie w okresie międzywojennym, zdecydowanie bronili, m.in. goniąc z łódzkich ulic autobusy komunikacji międzymiastowej.

Łódź jako pierwsza

Łódź była pierwszym miastem na obszarze zaboru rosyjskiego, które uzyskało ten najnowocześniejszy środek transportu miejskiego oraz dziesiątym w całym Cesarstwie Rosyjskim. Na obszarze zaboru pruskiego tramwaje elektryczne pojawiły się kilka lat wcześniej, co wynikało z wiodącej podówczas roli niemieckiego przemysłu elektrotechnicznego w skali Europy i skąd czerpano koncepcje, oprzyrządowanie i tabor. Tu konkurowały ze sobą dwa koncerny – Siemens & Halske oraz Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG). W przypadku Łodzi zlecenie otrzymało AEG, które w tym celu utworzyło miejscowe biuro budowy.

Aby zrealizować inwestycję, potrzebna była elektrownia, której w tym czasie w Łodzi nie było (miejska przy ul. Targowej ruszyła dopiero w 1907

roku). W związku z tym zbudowano ją na terenie stacji centralnej, czyli pierwszej zajezdni przy ul. Tramwajowej.

Sieć torowa w Łodzi ma rozstaw 1000 mm. Obecnie w Polsce funkcjonuje jedynie pięć takich systemów (Grudziądz, Elbląg, Toruń i Bydgoszcz). Rozstaw ten wybrano ze względu na wąskie ulice. Tylko główna ulica miasta, Piotrkowska, była odpowiednia do położenia na niej standardowego rozstawu (1435 mm). Wybór tego rozstawu zapisano w umowie koncesyjnej w punkcie 9: „winny być typu «paryskiego», na wzór ułożonych w Petersburgu na Newskim i Litejnym Prospekcie i na wielu innych ulicach”.

Jej ewenementem na skalę krajową są odwrócone bieguny elektryczne. W Łodzi „minus” został podłączony do przewodu górnego. Miało to zapobiegać niekorzystnemu działaniu tzw. prądów błędzących, co nie potwierdziło się w praktyce, ale tak już zostało.

Konsorcjum Kolei Elektrycznej Łódzkiej w 1899 roku zostało przekształcone w spółkę akcyjną pn. Towarzystwo Łódzkich Dróg Żelaznych Miejskich. Ponieważ jednak nowa nazwa przysporzyła wielu problemów w kontaktach z dotychczasowymi dostawcami, Zarząd Spółki⁹ podjął kroki zmierzające do powrotu do poprzedniej nazwy i już 27 lipca 1901 roku przemianowano ją na Towarzystwo Kolei Elektrycznej Łódzkiej (KEŁ). Pod tą nazwą funkcjonowało do końca swojej działalności w 1948 roku.

W 1898 roku pierwszy układ sieci torowej koncentrował się w centrum miasta. Jego osią był północno-południowy ciąg ulic Nowomiejska – Piotrkowska. Zaczynał się przy pl. Kościelnym, a kończył na pl. Reymonta (wówczas Górny



Rynek). Na Rynku Starego Miast (dziś pl. Wolności) niczym ramiona rozchodziły się dwie linie: do parku rozrywki „Helenów” przy obecnej ul. Północnej i do zespołu cmentarzy przy ul. Ogrodowej. „Głową” tego układu była krańcówka na pl. Kościelnym, natomiast na południu kończył się na Górnym Rynku (dziś pl. W. St. Reymonta). Oprócz tego była jeszcze odnoga na ul. Dzielnej (dziś G. Narutowicza) wiodąca do zajezdni przy ul. Tramwajowej¹⁰. Układanie torów na Piotrkowskiej połączone było z generalnym remontem tej ulicy, m.in. wymianą nawierzchni na drewnianą kostkę.

Już w 1900 roku powstały dwie nowe linie: na Widzew i na ul. Milsza vel Milscha (M. Kopernika) do skrzyżowania z ul. Łąkową. Tę ostatnią z czasem przedłużono do popularnego miejsca niedzielnego wypoczynku łódzkich robotników, tzw. „Leśniczówki”. To dziś miejsce u zbiegu obecnej M. Kopernika i al. Włókniarzy. W końcu, po wielu utarczkach z Towarzystwem Kolei Fabryczno-Łódzkiej, do której należał grunt w miejscu obecnego wiaduktu, w 1913 roku, do dworca Łódź-Kaliska. Linia widzewska prawdopodobnie powstała jako swoista rekompensata dla Juliusza Kunitzera za starania w uzyskaniu koncesji. Jak wiadomo, obecna Fabryka Nici była pierwotnie własnością jego oraz Juliusza i Ludwika Heinzlów.

Dalsza rozbudowa sieci przed pierwszą wojną światową postępowała wolno. W 1910 roku powstał na zachodniej pierzei pl. gen. H. Dąbrowskiego (wówczas pl. Targowy) i ul. S. Sterlinga krótki łącznik pomiędzy ul. Dzielną i Pomorską. W 1904 roku ułożono tory na ul. Widzewskiej (J. Kilińskiego), od al. Piłsudskiego (ul. Główna) i na ul. Zarzewskiej (S. Przybyszewskiego) od strony ul. Piotrkowskiej.

Powstała do pierwszej wojny światowej sieć torowa nie zaspokajała potrzeb komunikacyjnych łodzian. Brakowało połączeń z przedmieściami, szczególnie potrzebna była linia biegnąca ul. Rzgowską w kierunku Chojen. Mieszkańcy napisali nawet petycję do władz miasta z prośbą o uruchomienie tam tramwaju, którą opublikował „Rozwój”. Podejmowano już wówczas również próby złamania monopolu KEŁ, ale te były skutecznie kontrowane.

Do Pabianic i Zgierza

Już w styczniu 1899 roku większość koncesjonariuszy, którzy uruchomili sieć tramwajów miejskich, uzyskała koncesję na budowę dwóch podmiejskich linii – z Łodzi do Pabianic i do Zgierza, tworząc w tym celu najpierw również konsorcjum pod nazwą Łódzko-Zgierskie i Łódzko-Pabianickie Elektryczne Wąskotorowe Koleje Podjazdowe. Formalnie była to tzw. kolejka dojazdowa, funkcjonująca według zasad i przepisów kolejowych (dlatego koncesję wydało Ministerstwo Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego), ale praktycznie eksploatowany tu tabor był w zasadzie tramwajowy, dostosowany do ruchu podmiejskiego. Charakterystyczne dla niego były długie na 10,8 m. pullmanowskie wagony z dwoma wózkami (popularnie zwane „berlinkami”). Początkowo, z mocy koncesji i uwag do niej Ministerstwa Wojny oraz Poczty, wagony

miały w środkowej części niewielki przedział przeznaczony na większe bagaże i przesyłki pocztowe.

Tę sieć zbudowano również według projektu AEG – jak to byśmy dziś powiedzieli – „pod klucz”, czyli kompleksowo tory, urządzenia techniczne i tabor.

Pracownicy „kolejki”, bo tak przez długie lata określano w Łodzi tramwaje podmiejskie, oficjalnie byli kolejarzami. A kto dziś pamięta, że jeszcze w I połowie lat 50. XX wieku roku rozkłady łódzkiej „kolejki” były publikowane w ogólnopolskim rozkładzie jazdy PKP!

Obie linie podmiejskie, również po roku budowy, uruchomiono w 1901 roku: do Pabianic – 17 stycznia, a do Zgierza – 19 stycznia. Wbrew pozorom fakt otwarcia tych linii nie wzbudził w tamtejszych władzach i mieszkańcach specjalnego entuzjazmu. Obawiali się między innymi hałasu. Dlatego linia pabianicka kończyła się na przedmieściu, a zgierska na bocznym rynku, a nie przed Magistratem.

Linie pabianicką zasilala specjalne w tym celu zbudowana elektrownia na terenie zajezdni w Chocianowicach, na terenie zajezdni Helenówek zlokalizowano natomiast tylko podstację, ponieważ przez pierwszych 10 lat zasilala ją elektrownia KEŁ przy ul. Tramwajowej, potem elektrownia zgierska.

Z dniem 14 lipca 1908 roku konsorcjum kolejki dojazdowej przekształcono w spółkę akcyjną pod nazwą Towarzystwo Akcyjne Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych (ŁWEKD).

Zadziwiająca była całkowita autonomia obu przedsiębiorstw – KEŁ i ŁWEKD, pomimo tego, że miały tych samych głównych udziałowców i eksploatowały



identyczną sieć torową (rozstaw 1000 mm) oraz napięcie w sieci zasilającej, miały też „z grubsza” podobny tabor. Formalnie miało to uzasadnienie, ale w tej sytuacji zdumienie może budzić ostry konflikt o fragment linii do Aleksandrowa, który w czasie pierwszej wojny światowej, po powiększeniu przez okupanta obszaru Łodzi, znalazł się w jej granicach. Spór nie został zakończony do wybuchu drugiej wojny światowej, toczył się przed wieloma sądami, mediatorem było nawet Ministerstwo Komunikacji. W sporze tym długoletni prezes zarządu obu spółek, dr Alfred Biedermann, występował w podwójnej roli: pozwanego i pozywającego. Nie dziwi więc, że ŁWEKD uiszczala szczegółowo wyliczone opłaty za przeholowanie swojego taboru wagonami KEŁ lub samodzielny przejazd techniczny po torach miejskich, a musiano tego dokonywać, bo główne warsztaty znajdowały się na Helenówku. Przykładem pozytywnej współpracy obu spółek była możliwość przejazdu wagonów KEŁ przez krańcówkę ŁWEKD wybudowaną na Bałuckim Rynku. Mało kto dziś wie, że kilka lat rynek był prywatną własnością prezesa ŁWEKD, inż. Wiesława Gerlicza. ŁWEKD odkupiło go w kwietniu 1910 roku pod planowaną budowę krańcówki, co zrealizowano dopiero w 1930 roku.

Znaczne rozszerzenie sieć podmiejskiej nastąpiło w 1910 roku, kiedy to powstały linie do Aleksandrowa i Konstątnowna oraz odnoga do Rudy Pabianickiej. Następnie planowano przedłużenie odnogi z Rudy Pabianickiej do Rzgowa i Tuszyńa. Prace koncepcyjne i techniczne trwały, kiedy wybuchła pierwsza wojna światowa. W 1915 r. Niemcy nakazali ŁWEKD dokończenie budowy, zrealizowane rzeczywiście rok później. Zarząd Spółki zastrzegł sobie jednak prawo do żądania rekompensaty, po zakończeniu wojny.

Należy jeszcze wspomnieć, że długofalowy plan rozwoju sieci ŁWEKD zakładał budowę linii do Piotrkowa – podówczas siedziby władz guberni piotrkowskiej, Sieradza, przez Łask, Zduńską Wolę, Ozorkowa i do Brzezina, czyli do „miasta krawców”. Ta ostatnia linia miała być budowana w 1940 roku.

W czasie drugiej wojny światowej zapoczątkowany został w lipcu 1944 roku proces formalnego łączenia obu spółek, ale nie został dokończony. Podjęła go skutecznie nowa władza, tym razem „komunistyczna”, uprzednio upaństwowiwszy oba przedsiębiorstwa.

Połączenie ŁWEKD z KEŁ nastąpiło z końcem 1948 roku, najpierw jako Łódzkie Zakłady Komunikacyjne (krótko), następnie Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Łodzi i wreszcie od 1 stycznia 1951 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi.

Tramwaje dla zamożnych

Łódzka sieć tramwajowa, zarówno miejska, jak i podmiejska, do końca okresu międzywojennego przede wszystkim służyła zarabianiu pieniędzy (stąd stosunkowo drogie bilety), nie wspominając o tym, że nie otrzymywała żadnego wsparcia z kasy miejskiej.

Nie miała więc charakteru masowej komunikacji. Wpisywała się natomiast przed pierwszą wojną światową w tendencję rosyjskich kół gospodarczych do lokowania znacznych nadwyżek kapitałowych nie w bankach, a w przedsięwzięcia komunalno-kolejowe, które dawały większy zysk kapitałowy. Brakowało więc w mieście linii wybiegających daleko na przedmieścia (wyjątkiem był Widzew). Bezpieczeństwa i wysokości zysków strzegł monopolistyczny paragraf umowy koncesyjnej. Jednak decydującym czynnikiem powstrzymującym koncesjonariuszy przed znacznym powiększaniem sieci był zbliżający się dwudziesty rok jej eksploatacji, w którym miasto mogło wykupić przedsiębiorstwo. Z perspektywy obecnej oceny działalności komunalnej ówczesnych władz miasta przed pierwszą wojną światową było to raczej przedsięwzięcie teoretyczne. A jednak zakończenie pierwszej wojny światowej i powstanie Państwa Polskiego całkowicie zmieniło ten układ, zwłaszcza że władzę w mieście przejęli socjaliści. Z ramienia Polskiej Partii Socjalistycznej pierwszym prezydentem miasta został Aleksy Rzewski (a nie, jak głosi tablica umieszczonej na budynku władz miasta przy Piotrkowskiej 104, Leopold Skulski, który kilka lat później wziął aktywny udział w „szwindlu” przejścia w ręce prywatne łódzkiej elektrowni). Dnia 18 maja 1921 roku wkroczył do biura dyrekcji KEŁ prezydent miasta w towarzystwie kilku członków Zarządu Miasta i oświadczył, że chce wykupić tramwaje. Był ku temu niezwykle sprzyjający moment, ponieważ przy obliczaniu wartości wykupu według koncesji należało oprzeć się na zyskach z ostatnich 5 lat, a te były niskie ze względu na wojnę. Ponadto coraz bardziej odczuwano skutki inflacji. W wyniku długotrwałych negocjacji koncesjonariusze zostali zmuszeni do przekazania miastu 1/3 udziałów, wprowadzenia do zarządu spółki 3 przedstawicieli miasta, ale przede wszystkim uzgodniono 10-letni plan rozwoju sieci linii na przedmieścia i modernizacji istniejących (budowa drugich torów na liniach jednotorowych). W sumie zakładał on ułożenie 26,5 km torów. Nową umowę koncesyjną na obsługę tramwajów miejskich podpisano 23 czerwca 1923 roku.

Już w 1924 roku oddano do użytku nowe linie: w lipcu na ul. Rzgowskiej (od pl. Reymonta do torów kolei obwodowej na Chojnach), we wrześniu na ul. Brzezińskiej (Wojska Polskiego) – od pl. Kościelnego do cmentarza na Dołach, w listopadzie pętlę uliczną od pl. Kościelnego przez ul. Łagiewnicką i Bałucki Rynek do ul. Zgierskiej. W 1925 roku przedłużono linię na ul. Srebrzyńskiej, od cmentarzy do ul. Promyka (Wapienna), powstało rondo tramwajowe na pl. Wolności (do tej pory przechodziły przez plac na wprost ze wszystkich kierunków). W 1927 roku oddano do użytku linie na ul. J. Kilińskiego od Głównej (al. J. Piłsudskiego) do ul. Przejazd (J. Tuwima) oraz na ul. Przejazd, od ul. Piotrkowskiej do ul. Przędzalnianej. Kolejną inwestycją była linia do pl. J. Hallera, którą poprowadzono od Piotrkowskiej ulicą 6. Sierpnia, al. T. Kościuszki i ul. Legionów (Zielona). W następnym roku m.in. przedłużono torowisko na ul. Przejazd, od ul. Przędzalnianej, Zagajnikową (al. Rydza-Śmigłego) do ul. Rokicińskiej (al. J. Piłsudskiego); wybudowano tory na ul. J. Kilińskiego

i Franciszkańskiej (od ul. G. Narutowicza do Brzezińskiej); przedłużono (od ul. Anstadta) linię na ul. Pomorskiej do ul. Konstytucyjnej. Do użytku oddano również fragment linii na ul. J. Kilińskiego i ul. (J. Dąbrowskiego) wraz z „zajezdnią Dąbrowskiego” (zburzoną w 2012 roku). Dodatkowo powstała linia w ciągu: ul. Czerwona, Wólczańska i Kątna (W. Wróblewskiego) do ul. Hrabiowskiej (Proletariacka), zakończona charakterystycznym tzw. wekslem w formie trójkąta.

Problem wąskich ulic

Pewien problem sprawiło uruchomienie pełnego ciągu torów na ul. J. Kilińskiego z powodu istnienia drewnianego wiaduktu kolejowego ponad tą ulicą, przeruconego od dworca Łódź-Fabryczna na składowisko węgla w miejscu obecnego Łódzkiego Domu Kultury przy ul. Strzeleckiej (R. Traugutta), który blokował budowę odcinka torów w tym miejscu. Udało się go zlikwidować dopiero w 1933 roku, co wymagało wielu żmudnych uzgodnień z PKP. Przy okazji uporządkowano najbliższe otoczenie dworca, przenosząc m.in. krańcówkę tramwajową sprzed dworca na ul. Składową przy ul. J. Kilińskiego. Jedną z ostatnich inwestycji torowych okresu międzywojennego była linia na ul. Łagiewnickiej (od Bałuckiego Rynku do ul. Inflanckiej – 1934 roku).

Stosunkowo niewielka szerokość ulic w centrum miasta utrudniała budowę skrętów. W związku z tym powstały charakterystyczne dla Łodzi tzw. sploty torowe, polegające na łączeniu (krzyżowaniu) torów o przeciwnych kierunkach bez zwrotnic. Stosowano też dwa inne rozwiązania: jeden lub oba tory niedaleko przed skrzyżowaniem sprowadzano mniej lub bardziej głęboko na lewą stronę lub stosowano tylko jeden skręt dla obu kierunków, aby kolejne pociągi wjeżdżały na nie niejako „pod prąd” dzięki zjazdom międzytorowym.

Do Tuszyńska i Ozorkowa

Zasadniczy układ sieciowy tramwajów podmiejskich (ŁWEKD) powstał w 1910 roku. Ponadto uruchomiono, wraz z otwarciem linii do Konstanczyna, trzecią po Chocianowicach i Helenówku zajezdnię ŁWEKD na Brusie.

Podczas pierwszej wojny światowej oba przedsiębiorstwa znalazły się pod niemieckim zarządem wojskowym wraz z elektrownią (Militärische Leitung der Gesellschaft für elektrische Beleuchtung der elektrischen Bahn und Zufuhrbahn). Na jego wydane w listopadzie 1915 roku polecenie w dniu 18 kwietnia 1916 roku uruchomiono przedłużenie linii z Rudy Pabianickiej do Tuszyńska, Rzgowa z trakcją parową (!), ponieważ nie było wówczas możliwości pozyskania miedzianych przewodów trakcyjnych. W połowie 1917 roku linię tę przedłużono do prywatnej cegielni w Kruszowie jako cichą rekompensatę ŁWEKD za spalanie prawie całego – drewnianego wówczas – Rzgowa od iskry z parowozu używanego na tej linii. Dowożono nią cegłę do odbudowy miasteczka. Linia ta została w 1927 roku zelektryfikowana (z wyłączeniem przedłużenia do cegielni).



historia

W kwietniu 1916 roku okupant zażądał przedłużenia linii zgierskiej o odcinek do Ozorkowa, który też był planowany przed wojną. Pomimo czynionych przygotowań nie udało się tego zrealizować z powodu pogarszającej się sytuacji militarnej Niemców. Jednak prac przy realizacji tego polecenie nie wstrzymano i ostatecznie odcinek ten oddano do użytku w kwietniu 1922 roku, chociaż również najpierw z trakcją parową, tym razem z powodu trudności powojennych w zakupie przewodu trakcyjnego. Zelektryfikowano go w 1926 roku. Linia miała swój początek na odnodze w pobliżu zgierskiej stacji kolejowej, tuż za wiaduktem kolejowym na trasie Łódź – Zgierz. Jej parowozy bazowały w powstałej w roku 1922 roku nowej hali zajezdni na Helenówku.

Ewenementem była 885-metrowa prywatna odnoga od linii pabianickiej, sfinansowana około 1930 roku przez dyrektora i prezesa zarządu ŁWEKD inż. Wiesława Gerlicza, do toru wyścigów konnych w Rudzie Pabianickiej. Gerlicz był znanym miłośnikiem wyścigów konnych. Wagony dojeżdżały do toru tylko okazjonalnie, w dni gonitw.

Swoistą ciekawostką linii aleksandrowskiej, jedną z nielicznych w Polsce (podobna była m.in. w przedwojennym niemieckim Küstrin – to dziś Kostrzyn n. Odrą), było jej skrzyżowanie z torami kolei normalnotorowej (tzw. linii warszawsko-kaliskiej). Było to możliwe, ponieważ trakcja elektryczna na tej linii pojawiła się dopiero na przełomie lat 50. i 60. XX wieku. Przejazd ten funkcjonował do 1 czerwca 1954 roku, kiedy ułożono na tym fragmencie linii kaliskiej drugi tor. W latach następnych funkcjonowało on tylko jako skrzyżowanie techniczne do przeprowadzania 1-2 składów tramwajów tej linii na drugą stronę torów, gdzie kursowały przez cały

dzień, kończąc od strony Aleksandrowa bieg na tzw. „wekslu”. Pasażerowie dostawali się do nich, pokonując pieszo przejazd kolejowy i dalej kontynuowali podróż w ramach tego samego biletu.

W latach 1929-1931 jako swego rodzaju samorekompensatę ŁWEKD wybudowało przedłużenie linii konstantynowskiej do Lutomierska za wymówiony przez KEŁ miejski odcinek tej linii od ul. Cmentarnej do wiaduktu ponad ul. Konstantynowską, czyli do przedwojennej granicy miasta w tym miejscu, którą podczas pierwszej wojny światowej przesunięto w okolice obecnej krańcówki Zdrowie. Gdyby nie to przedłużenie, to utrzymanie skróconej linii konstantynowskiej prawdopodobnie byłoby trudne.

Linia lutomierska dotarła najpierw do rzeki Ner (w roku 1929), a w dwa lata później, po zbudowaniu specjalnego mostu tramwajowego, została doprowadzona do rynku w Lutomiersku. Powstała w ten sposób malownicza linia o dużych walorach krajobrazowych. Most jest obecnie dużą atrakcją turystyczną. Była to ostatnia duża inwestycja ŁWEKD przed drugą wojną światową. Następną miała być linia do Brzezin. Gdyby nie druga wojna światowa, zostałaby zrealizowana w 1940 roku.

Własnością ŁWEKD była też wykupiona w 1929 roku linia kolejki wąskotorowej z Piotrkowa Trybunalskiego do Sulejowa. W ramach planu budowy linii brzezińskiej miało powstać miasto-ogród w oparciu o las wiączyński, który został wykupiony przez ŁWEKD.

Tramwaje pod okupacją

W dniu 8 września 1939 roku Niemcy zajęli Łódź. Dwa miesiące później miasto przyłączono do III Rzeszy, na obszarze tzw. „Kraju Warty” (Warthegau). Z dniem 11 kwietnia 1940 roku Łódź przemianowano na Litzmannstadt, a 2 lipca 1941 roku herb miasta zastąpiła złota (żółta) swastyka z podwójnymi ramionami na niebieskim tle, którą umieszczano także na burtach tramwajów. Ostatniego dnia kwietnia 1940 roku definitywnie zamknięto bramy łódzkiego getta, największego po warszawskim. Już w I połowie 1940 roku zmieniono nazwy obu łódzkich przedsiębiorstw komunikacyjnych. Tramwaje miejskie nazwano Litzmannstädter Elektrische Strassenbahn (LES), a podmiejskie na Litzmannstädter Elektrische Zufuhrbahnen (LEZ). Ich nieliczni akcjonariusze pochodzenia żydowskiego zostali „z mocy prawa” zmuszeni do wyzbycia się swoich akcji. Oba przedsiębiorstwa, pozostając w dalszym ciągu spółkami akcyjnymi, znalazły się w administracji miejskiej.

Niemieckie dyrekcje obu przedsiębiorstw oraz okupacyjne władze Łodzi szybko wprowadziły niemieckie standardy. Zgodnie z nimi komunikacja rzeczywiście stała się masowa za sprawą stosunkowo niskiej taryfy, ale pierwszy wagon (silnikowy) był „*Nur für Deutsche*” (stąd popularne łódzkie powiedzenie: „łeb pusty, ogon tłusty”). Źródła niskiej taryfy tkwiły między innymi w tym, że okupant dbał, żeby robotnicy szybko docierali do fabryk, które pracowały na potrzeby wojenne. Na głów-

nych, najbardziej zatłoczonych trasach wprowadzono podwójne przystanki (*Doppelhaltestelle*), co zwiększało średnią szybkość komunikacyjną.

W listopadzie 1941 roku na linii pabianickiej, przy wiadukcie kolei obwodowej, oddano do użytku pierwszą w Łodzi pętlę tramwajową. Do tej pory wszystkie linie kończono tzw. weksłami, na których zmiana kierunku jazdy następowała poprzez przepięcie (przewekslowanie) wagonu silnikowego z jednego krańca pociągu na drugi. Następne pętle uruchomiono na Chojnach (1941), Julianowie (1942), ale największą inwestycją sieciową w okresie okupacji był węzeł na Süd Ring (pl. Niepodległości), oddany do użytku 19 czerwca 1943 roku. Nowa pętla umożliwiła likwidację doraźnego, bardzo ruchliwego węzła na Friesenplatz (pl. Wł. S. Reymonta), gdzie zawracały pociągi linii pabianickiej, rzgowsko-tuszyńskiej i do Erzhausen (Ruda Pabianicka) oraz przejeżdżały tranzytem wagony linii miejskich w kierunku Zarzewa i Chojen. W sumie ten nowoczesny węzeł łączący ruch miejski i podmiejski był realizacją polskich planów, choć w nieco innej lokalizacji.

Dyrekcje tramwajów miejskich i podmiejskich z konieczności wojennej (brak szyn i innych materiałów) ostatecznie skoncentrowały się tylko na bieżącym utrzymaniu torowisk i eksploatacji taboru. Ponieważ okupant po wprowadzeniu wspomnianej masowej komunikacji miejskiej zaczął mieć poważne problemy taborowe, zakupiono od niemieckich i austriackich przedsiębiorstw tramwajowych wagony silnikowe i doczepki, które tam już dawno wycofano z eksploatacji. Były to konstrukcje z przełomu XIX i XX wieku, nadające się tylko do gruntownego remontu. Na terenie zajezdni przy ul. Tramwajowej pojawiły się wagony z Grazu, Koblencji, Kolonii, Mainz, Baden, Landsbergu (Gorzów Wielkopolski), Küstrin (Kostrzynia nad Odrą), Liegnitz (Legnica), Ulm, Kassel, Wiednia i Zurichu. Ponadto na linie podmiejskie trafiły specyficzne pod względem budowy wagony z Karlsruhe.

W okresie drugiej wojny światowej w Łodzi powstało żydowskie przedsiębiorstwo tramwajowe na obszarze miejscowego getta – Elektrische Strassenbahn-Getto (ES-G). Jedyne tego rodzaju przedsiębiorstwo na obszarze okupowanej Europy. Uruchomiono w wyniku zabiegów kierownika żydowskiej administracji getta Chaima Rumkowskiego. Getto, stopniowo przekształcane w wielki obóz pracy, potrzebowało sprawnej komunikacji, przede wszystkim dla dowozu surowców i wywozu gotowych produktów ze stacji przeładunkowej na Marysinie (stacja Radegast). Podczas uruchomienia sieci ES-G wykorzystano zachowaną na obszarze getta przedwojenną sieć torową. Szybko powstało też kilka bocznic (np. na skład warzyw przy ul. Łagiewnickiej), ale przede wszystkim linia na stację Radegast od obecnej ul. Wojska Polskiego, ul. Marysińskiej, dr. J. Kolińskiego i al. Pamięci Ofiar Litzmannstadt Ghetto. Zbudowano ją siłami robotników żydowskich na przełomie 1941 i 1942 roku. W połowie 1942 roku ES-G dysponowała tylko czterema wagonami silnikowymi i 29 towarowymi. Specjalnie więc sprowadzono kilka wagonów silnikowych i doczepnych z Ko-

blencji. Cały tabor wykorzystywano przede wszystkim do przewozów towarowych, przejazdy pasażerskie odbywały się tylko rano i wieczorem.

ES-G jako forma organizacyjna funkcjonowało tylko w strukturze żydowskiej administracji getta. Cały jego majątek, przede wszystkim tabor, był użyczony przez miejskie przedsiębiorstwo tramwajowe (LES) i podmiejskie (LEZ). Przedsiębiorstwo działało do końca istnienia getta (29 sierpnia 1944 roku), ale po jego likwidacji kilka wagonów zatrzymano na potrzeby prac likwidacyjnych (wywożenie pozostałego na jego obszarze majątku), które wykonywała ok. 900-osobowa ostatnich grupa Żydów. Dzięki temu oni i nieliczni żydowscy tramwajarze z ES-G szczęśliwie dotrwali do końca okupacji hitlerowskiej w Łodzi, czyli do 19 stycznia 1945 roku.

Upaństwowienie po 1945 roku

Po drugiej wojnie światowej oba przedsiębiorstwa powróciły do swoich przedwojennych nazw i form organizacyjnych, ale pod przymusowym zarządem państwowym. Julian Tuwim bystrze zauważył paradoksalnie długą – choć formalnie wszystko się zgadzało – nazwę: Przymusowy Zarząd Państwowy Ministerstwa Komunikacji sprawowany przez Zarząd Miejski nad Elektrycznymi Kolejami Łódzkimi, czyli w skrócie PZPMMKSPZMNEKŁ.¹¹

W październiku 1947 roku KEŁ i ŁWEKD zostały upaństwowione bez odszkodowania i w styczniu połączone pod nazwą Łódzkie Zakłady Komunikacyjne, z dniem 5 listopada 1948 roku przemianowane na Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Łodzi, a 1 stycznia 1951 roku na Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi.

W nowej, socjalistycznej rzeczywistości z przyczyn propagandowych nastąpił znaczny rozwój sieci tramwajowej na obszarze Łodzi (jak i w całej Polsce). W przypadku przedmieść wystarczyła tzw. oddolna inicjatywa społeczna, powołanie społecznego komitetu budowy i inwestycja była realizowana, np. linia na Stoki i Dąbrowę (październik 1948 roku), przedłużenie linii w ul. Łąglewnickiej aż do ul. Bema (lipiec 1949 roku), trasa na Nowe Żłotno (wrzesień 1949 roku), linia na ul. Warszawskiej (lipiec/wrzesień 1949 roku), wreszcie Retkinia (wówczas rejon o charakterze niemalże wiejskim) zyskała połączenie z miastem w 1955 roku. W następnych dziesięcioleciach rozwój sieci był mniejszy i przeprowadzany z większym namysłem.

W pierwszej połowie lat 50. XX wieku ruszyła budowa tzw. trasy P-P (Północ-Południe) w ciągu al. Kościuszki, ul. Zachodniej do ul. Zgierskiej, równoległa do ul. Piotrkowskiej. Została ona ukończona dopiero w pierwszej połowie lat 70. XX wieku. Jak się okazało, i cały czas tego doświadczamy, uratowała ona system komunikacyjny w centrum miasta. Na marginesie: pierwsze wydzielone torowisko w Łodzi powstało w połowie 1943 roku, w okolicy obecnego pl. Niepodległości i na krótkim odcinku ul. Pabianickiej w jego pobliżu, przy okazji budowy na nim wspomnianej wyżej krańcówki podmiejskiej. Dla tej trasy i dla ruchu podmiejskiego powstała nowocze-

sna pętla tramwajowa przy ul. Północnej z kierunków północnego i zachodniego. Oddano ją do użytku 22 lipca 1951 roku (budynek peronowy rok później).

Lata 60. XX wieku przyniosły kolejne rozwiązania zmierzające do utworzenia sieci połączeń tzw. szybkiego tramwaju w ramach budowy nowego układu szerokich ulic z wydzielonym pośrodku torowiskiem tramwajowym: w 1961 roku powstała trasa na al. Politechniki, w 1965 roku jej przedłużenie ul. J. Gagarina (I. Paderewskiego), a w 1967 roku na ul. Rzgowskiej (wraz z wiaduktem kolei obwodowej). W 1968 roku rozpoczęto budowę dwupasmówki wraz z wydzielonym torowiskiem w ciągu ul. S. Kopcińskiego i J. Promińskiego (al. gen. Rydza-Śmigłego), od ul. G. Narutowicza do ul. Niższej na Chojnach, którą ukończono w 1970 roku. Nadal (w 2013 roku) jest to wschodnia, wewnętrzna obwodnica miasta.

W tych latach rozpoczęto też inną wielką inwestycję – budowę al. Włókniarzy, również z wydzielonym torowiskiem, której pierwszy odcinek przejezdny dla tramwajów otwarto w 1969 roku (od ul. Srebrzyńskiej do ul. B. Limanowskiego). Dzięki zastosowaniu tu dużych promieni łuków, rzadkich przystanków oraz wprowadzeniu na tę trasę nowoczesnego taboru (przegubowe 102NaW i 803N) ziszczało się marzenie o szybkich tramwajach łączących odległe osiedla mieszkaniowe z centrum. Jednocześnie ulegały likwidacji nieliczne, stosunkowo krótkie odcinki: w 1960 roku linia na zachodniej pierzei pl. Dąbrowskiego i na ul. S. Sterlinga (głównie ze względu na budowę gmachu Teatru Wielkiego), w 1966 roku fragment na ul. Łagiewnickiej (od Bałuckiego Rynku do ul. Dolnej), a w 1968 roku linia na ul. Radwańskiej (od al. Politechniki do Rzeźni Miejskiej).

Na początku lat 70. przyjęto do realizacji Program Rozwoju i Modernizacji Łodzi (wywalczony strajkami łódzkich włókniarek już po tzw. „wydarzeniach grudniowych”). W jego ramach była m.in. kontynuowana budowa al. Włókniarzy w kierunku południowym jako zachodnia, wewnętrzna obwodnica miasta. W tym czasie powstała również łódzka trasa W-Z (wstępnie planowana już przez okupanta niemieckiego podczas drugiej wojny światowej), z pierwszym łódzkim skrzyżowaniem dwupoziomowym. Oddano ją do użytku 13 grudnia 1978 roku. W tym samym roku przedłużono linię na ul. S. Przybyszewskiego, która za ul. Tatrzańską prowadziła wydzielonym pasem i dalej biegła przez nowo wybudowany wiadukt nad torem kolei obwodowej do pętli przy ul. Lodowej. W tym samym roku w ramach gruntownej przebudowy drogi krajowej nr 1, głównej trasy wyjazdowej z Łodzi w kierunku południowym, zlikwidowano linię do Tuszęna.

W pierwszej połowie lat 80. oddano do użytku przedłużenie linii w ul. S. Przybyszewskiego i al. Puszkina z pętlą przy ul. Rokicińskiej (1980 roku). Niestety, w drugiej połowie dekady rozwój sieci tramwajowej w Łodzi został spowolniony z powodu ogólnie pogarszającej się sytuacji gospodarczej kraju i zaczęto rozwijać komunikację autobusową. Jednak w 1986 roku oddano do użytku budowaną przez ok. 10 lat nową zajezdnię tramwajową przy ul. Telefonicznej (przez kilkanaście następnych



lat była najnowocześniejsza w Polsce). W 1988 roku oddano do użytku pętlę tramwajową przy ul. J. Dąbrowskiego, usytuowaną pod nowym wiaduktem nad torami kolei obwodowej. Ta przyszłościowa inwestycja miała stać się węzłem przesiadkowym; planowano ulokowanie tam przystanku łódzkiej kolei aglomeracyjnej. Linia tramwajowa miała docierać również na przemysłową Dąbrowę. Przygotowując się do tej inwestycji, wybudowano nawet fragmenty torowisk na kilku skrzyżowaniach w ciągu ul. Dąbrowskiego.

Początek likwidacji

W latach 80. zlikwidowano kilka linii i pętli: w 1980 roku pętlę przy kolei obwodowej (ul. Pabianicka, w związku z doprowadzeniem w ten rejon al. Włókniarzy), w 1982 roku linię na ul. P. Skargi (Górny Rynek) i Wólczańskiej, a w 1983 roku na ul. W. Wróblewskiego (od al. Politechniki do ul. Proletariackiej). Jednakże największą stratą było zamknięcie linii w ciągu ul. J. Tuwima i A. Struga (1985 roku) ze względu na wprowadzenie w centrum miasta systemu ulic jednokierunkowych, mających sprostać coraz większemu ruchowi kołowemu.

Czerwiec 1989 roku przyniósł ponowną zmianę ustroju politycznego w Polsce, która stała się brzemieniem dla dalszego rozwoju komunikacji tramwajowej w Łodzi i okolicy. Początek lat 90. zapowiadał się jeszcze pozytywnie, ponieważ w 1990 roku otwarto linię na ul. Rokicińskiej (od ul. Al. Puszkina do ul. Augustów), a w 1992 roku brakujący łącznik na trasie W-Z na ul. Rokicińskiej, odcinek od Starego Widzewa do ul. Puszkina wraz z wiaduktem ponad nim. W 1995 roku wreszcie ukoń-

czono ostatecznie „Trasę”, otwierając węzeł drogowy przy dworcu Łódź Kaliska, co umożliwiło wygodny dojazd również do Retkini. Jednak równocześnie z przyczyn ekonomicznych zaczęto niemal masowo likwidować peryferyjne linie tramwajowe. Niewątpliwie dyskusyjną decyzją było zamknięcie trasy do Aleksandrowa Łódzkiego (1991 rok), czego cały czas doświadczają przeciętni aleksandrowianie. Przestały działać również: łącznik na ul. Broniewskiego (od ul. Rzgowskiej do ul. J. Kilińskiego), linia na Nowe Złotno i Cygankę (1992 rok), połączenie do Rzgowa (1993 rok) i tory na pozostałym odcinku linii rzgowskiej, do cmentarza w Gadce Starej (1996 rok) oraz na ul. Łagiewnickiej (od ul. Warszawskiej do pętli przy ul. J. Bema, 1998 rok). Dwa główne powody tych działań to zamiana gospodarki sterowanej centralnie na rynkowo-samorządową. Ponadto radykalnej zmianie uległa struktura przewozów tramwajami. Na ulicach miasta pojawiło się wiele samochodów prywatnych. Upadły praktycznie wszystkie łódzkie fabryki włókiennicze, w tym największe, zatrudniające po kilka tysięcy osób.

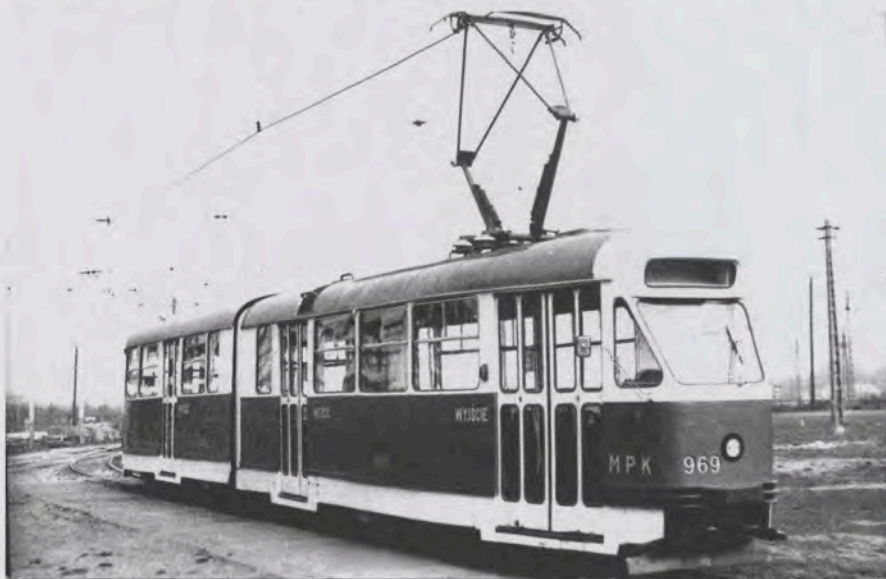


Spółka miejska

W tym kontekście doszło również do istotnych zmian organizacyjnych łódzkiego MPK, które w październiku 1992 roku przekształcono w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, z pełnym udziałem gminy Łódź. Od „starego” MPK obsługę tras podmiejskich (do Zgierza linia nr 45, Ozorkowa nr 46, do Pabianic nr 41 i wewnętrzna pabianicka nr 41-bis) z dniem 1 listopada 1993 roku przejęła nowo powstała spółka pn. Międzygminna Komunikacja Tramwajowa (MKT). Natomiast 1 lutego 1994 roku linie nr 43 (lutomska) i 43-bis (konstantynowska) przejęła druga, również nowo utworzona spółka Tramwaje Podmiejskie, Sp. z o.o. (TP).

Do obsługi tych linii, co było do przewidzenia, MPK przekazało mocno już zaawansowane wiekowo wagony: do MKT – 803N (tzw. przegubowce; przewzane teraz „parówkami”, bo prawie wszystkie obecne tramwaje są przegubowcami) oraz dwa nowsze – 102NaW, a do TP również 803N oraz sześć niemieckich GT-6, zakupionych niedługo przed podziałem za symboliczną kwotę w Bielefeld. W tej sytuacji zarządy obu spółek podmiejskich stanęły przed trudnym zadaniem organizacji przewozów tym starzejącym się taborom w ramach ograniczonych budżetów. MKT ratowała się remontami kapitalnymi wysłużonych 803N (powstało w ten sposób kilkanaście charakterystycznych tylko dla Łodzi tzw. „kancików”), natomiast TP, dysponująca przegubowcami w nieco lepszym stanie, zadowalała się bieżącym utrzymaniem wozów. W następnych latach obie spółki zaczęły kupować tabor w Niemczech, który pomimo swoich lat był w dobrym stanie.

Pod koniec lat 90. zaczęto mówić o likwidacji linii na Koziny, na ul. Warszawskiej, a nawet na ul. Nowomiejskiej. Natomiast plany powstałe 10 lat wcze-



śniej, takie jak przedłużenie linii na ul. Rzgowskiej do szpitala Centrum Zdrowia Matki Polki, odłożono do szuflady.

1 stycznia 2001 roku nastąpiły kolejne zmiany w komunikacji miejskiej: zmniejszono liczbę linii, uporządkowano numerację, zwiększono częstotliwość kursowania oraz zrezygnowano z eksploatacji pojedynczych wagonów 805Na. Dla pasażerów MPK oznaczało to przede wszystkim zwiększenie liczby ewentualnych przesiadek oraz powrót linii nr 3 i 13.

Na początku 2001 roku do obsługi linii nr 10 (trasa W-Z) zakupiono 15 wagonów nowej generacji, całkowicie niskopodłogowych, typu „Cityrunner”.

Z dniem 5 marca 2003 roku utworzono Zarząd Dróg i Transportu Urzędu Miasta Łodzi. Do jego kompetencji należy m.in. organizacja transportu publicznego na terenie miasta. To istotna zmiana formalna, ponieważ spółka MPK z monopolisty stała się potencjalnie jednym z możliwych realizatorów polityki komunikacyjnej miasta.

W 2004 roku MPK Łódź przejęło obsługę podmiejskich linii: do Pabianic (1 stycznia) i do Zgierza (1 lutego). Nadano im w miejsce historycznych numeracji 45 i 41 warianty linii nr 11.

Łódzki Tramwaj Regionalny

1 lipca 2008 roku po prawie rocznym remoncie torowisk oddano do użytku Łódzki Tramwaj Regionalny (ŁTR), do obsługi którego zakupiono 10 niskopodłogowych bydgoskich wagonów typ PESA 122N. W założeniu ŁTR, współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, miał zapewnić szybką komunikację od Ozorkowa po Pabianice. Niestety, z powodu braku funduszy ościenne gminy nie zrealizowały projektu na swoim terenie.

W 2009 roku oddano do użytku nową pętlę Chocianowice-IKEA (mogą tam zawracać tramwaje nadjeżdżające zarówno z Łodzi, jak i z Pabianic). W tym samym roku sprzedano prywatnemu inwestorowi zajezdnię przy ul. Dąbrowskiego; ostatnie tramwaje wyjechały z niej 28 stycznia 2011 roku. Kilka miesięcy później „nieznani” sprawcy podpalili ją, a we wrześniu 2011 roku obiekt został w piątkowe popołudnie podstępnie błyskawicznie wyburzony, pomimo pozostawania w rejestrze zabytków, co wywołało ogromne wzburzenie wśród łódzian.

Bardzo istotnym wydarzeniem w dotychczasowych dziejach miejskiej komunikacji w Łodzi było podpisanie w dniu 28 lutego 2011 roku umowy, na mocy której miasto powierzyło za zasadzie wyłączności usługi transportowe spółce MPK Łódź linii tramwajowych (na 15 lat) i autobusowych (na 10 lat). Fakt ten można przyrównać znaczeniowo do umowy z 1923 roku.

W ramach nowej koncepcji komunikacyjnej Gmina Łódź wycofała się ze spółek TP i MKT, co doprowadziło do ich likwidacji z dniem 31 marca 2012 roku. Tym samym historia łódzkiej komunikacji niejako zatoczyła koło.

We wrześniu 2013 roku ma ruszyć kompleksowy remont trasy W-Z, jej przedłużenie do osiedla na Olechowie, ale przede wszystkim budowa węzła multimodalnego przy domu handlowym Central (robocza nazwa – Dworzec Tramwajowy Centrum). W ten sposób DTC wygodnie dla pasażerów połączy ŁTR z liniami na trasie W-Z. Cztery perony mają obsługiwać wszystkie kierunki obu ciągów komunikacyjnych. Przebudowany będzie również układ torowy – tramwaje wrócą na odcinek ul. Piotrkowskiej (pomiędzy al. A. Mickiewicza, a ul. F. Żwirki); niewykluczone jednak, że na zachowanych torach na ul. Żwirki i al. Kościuszki powstanie techniczna tzw. pętla uliczna. Planowana jest także realizacja pierwotnych planów dotyczących tej trasy jeszcze z początku lat 70., czyli poprowadzenia ruchu kołowego w odkrytym wykopie pod al. T. Kościuszki, Piotrkowską, H. Sienkiewicza i J. Kilińskiego, co jest rozwiązaniem oczywistym w tamtejszym układzie komunikacyjnym. Łącznie nowa trasa będzie miała 17,3 km i ma być oddana do użytku w końcu 2014 roku.

Kolejna duża inwestycja komunikacyjna związana jest z budową nowego dworca Łódź Fabryczna. Tu również powstanie ciekawy podziemny węzeł multimodalny, w którym nastąpi połączenie komunikacji kolejowej, tramwajowej i autobusowej (miejskiej i podmiejskiej). Również na powierzchni układ komunikacyjny wokół dworca ulegnie głębokim przemianom. Planuje się wybudowanie nowej linii od ul. J. Kilińskiego do ul. S. Kopcińskiego (na ul. Składowej i Węglowej oraz w jej przedłużeniu). Tramwaje mają także, tak jak przed wojną, podjeżdżać pod dworzec ul. Składową i POW.

W nieeksploatowanej liniowo – po likwidacji spółki Tramwaje Podmiejskie – zajezdni na Brusie ma dużą szansę być utworzone Muzeum Komunikacji Miejskiej, a na Helenówku (po MKT) zaplecze techniczno-remontowe MPK-Łódź.

I gwoździ ogólnego podsumowania wspomnieć należy, że obecnie na łódzkich ulicach leży 263 km toru, po których kursuje 474 wagonów tramwajowych, obsługując dziewiętnaście linii o łącznej długości prawie 299 kilometrów.

Kilka słów o autobusach i trolejbusach

Nieco o dziejach łódzkich autobusów i tylko kilka podstawowych informacji. W latach 30. dyrekcja KEŁ rozpatrywała możliwość uruchomienia komunikacji autobusowej, ale między innymi stan i szerokości łódzkich ulic oraz chyba również koszty eksploatacyjne czyniły tę koncepcję w tym czasie nierealną.

Pierwsze autobusy pojawiły się na łódzkich ulicach podczas drugiej wojny światowej, ale „nur für Deutsche”. Były to dwie linie na Stoki i Doły, obsługiwane przez pięć autobusów i chyba cztery doczepki marki Lindner. Stacjonowały na terenie zajezdni przy ul. Tramwajowej.

Z tego powodu przez historyków dziejów komunikacji miejskiej w Łodzi ten fakt jest rozmyślnie pomijany. Natomiast za rzeczywisty początek miejskiej komunikacji autobusowej przyjmują oni dzień 11 października 1948 roku, kiedy pierwsze sześć autobusów marki Fiat wyjechało na linię pl. Niepodległości – Chojny – Józefów.



Burzliwy rozwój miejskiej komunikacji autobusowej nastąpił dopiero w latach 70. XXI wieku.

Jednocześnie rozważano koncepcję uruchomienia komunikacji trolejbusowej i autobusowej na ul. Piotrkowskiej¹². W 1950 roku „Dziennik Łódzki” informował tytułem: *W śródmieściu trolejbusy – na peryferiach tramwaje. O planach komunikacyjnych Łodzi*. Zapowiadano w nim uruchomienie ich w 1953 roku, na Zgierskiej i Piotrkowskiej, na odcinku od Murarskiej do F. Żwirki. Linie miało obsługiwać „20 luksusowych trolejbusów”, a przy ul. Sienkiewicza, pomiędzy Nawrot i F.D. Roosevelta, miała powstać zajezdnia dla nich¹³. W roku 1961 roku dyrektor MPK poinformował w wywiadzie prasowym, że Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów zaakceptował przyznanie Łodzi 30-40 trolejbusów, jeszcze w tej pięciolatce (1960-1965)¹⁴.

W listopadzie 1962 roku, wiceminister gospodarki komunalnej A. Alster, podsumowując plenum Komitetu Łódzkiego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w sprawie usprawnienia komunikacji w mieście, stwierdził: „przewiduje się, że do 1975 r. podstawą komunikacji miejskiej w Łodzi będą tramwaje i autobusy, potem należy zastanowić się nad wprowadzeniem trolejbusów”¹⁵. Obecna zajezdnia autobusowa przy ul. B. Limanowskiego była przewidziana na ich bazę¹⁶.

W końcu listopada 1965 roku dotarła do Łodzi informacja, że: „swe-go czasu mówiło się o projektach urządzenia trakcji trolejbusowej w Łodzi. Projekty te straciły na aktualności. O odrzuceniu tego rodzaju rozwiązania zdecydowały trzy zasadnicze względy: 1) eksploatacja trolejbusów jest droższa niż wysokoprężnych auto-

busów, np. „Ikarus”, 2) trolejbusy są dość „szywnym” środkiem komunikacji, co jest szczególnie ważne w specyficznych warunkach łódzkich, 3) trolejbusy zabierają znacznie mniej pasażerów niż swobodnie kursujące autobusy”. Na zakończenie dodano, że „w Warszawie i Poznaniu trakcja trolejbusowa jest likwidowana, ze względu na małą przydatność”¹⁷.

W grudniu 1973 roku, znowu w „Głosie Robotniczym”, ukazał się artykuł *Łódzcy inżynierowie wolą trolejbusy*: „Fachowcy z łódzkiego oddziału NOT, zrzeszeni w Komitecie Kształtowania i Ochrony Środowiska, zabiegają w związku z postępującym zanieczyszczeniem środowiska naturalnego w Łodzi o wprowadzenie w centrum miasta do komunikacji masowej trolejbusów lub autobusów o napędzie elektrycznym. Przewiduje się, że w latach 80-tych ilość pojazdów osobowych w mieście potroi się, a udział autobusów w obsłudze ruchu pasażerskiego wzrośnie dwukrotnie”¹⁸. Kolejne głosy za wprowadzeniem trolejbusów w Łodzi pojawiły się w 1978 roku i latach 80.

Wojciech Żródlak

– historyk, kustosz Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi

Bibliografia:

1. Wojtowicz J., Żródlak W. i inni, *Komunikacja tramwajowa w Łodzi, 1898-1998*, Łódź 1998.
2. Wojtowicz J., Żródlak W. i inni, *Podmiejska komunikacja tramwajowa w Łodzi 1901-2001*, Łódź 2001.
3. Dębski W., *Łódzkie tramwaje i autobusy* (strona internetowa <http://mkmlodz.webd.pl/stronatabortramwaje.htm>).

Przypisy:

1. Stan demograficzny Łodzi do momentu podjęcia decyzji o uruchomieniu komunikacji tramwajowej: 1872 – 100.000, 1886 – 232.000, 1897 – 283.206, 1900 – 314.020.
2. Znanego m.in. z tego, że w 1878 r. kupił za 45 tys. złotych reńskich, jeszcze przed jej ukończeniem, od J. Matejki jego *Bitwę pod Grunwaldem*.
3. Anna Rynkowska, *Ulica Piotrkowska*, Łódź 1970, s. 175 i nast., w Archiwum Państwowym w Łodzi, zespół KEŁ, sygn. 2095 można zapoznać się z tymi ofertami.
4. W tym czasie stacją kolejową Łodzi były odległe o 34 km Rokiciny, na trasie kolei warszawsko-wiedeńskiej.
5. Śladem po nich jest „biała księga” dokumentów w zbiorach Biblioteki im. J. Piłsudskiego w Łodzi, sygn. 29 794 (*Dokumenty odnoszące się do projektu łódzkiego obwodnego pociągu, 1889-1896*).
6. Balberyski, Maurycy Spokorny, *Łódzki aptekarz Maurycy Spokorny - organizator tramwajów warszawskich* [w:] „Wiadomości Farmaceutyczne”, 1933, nr

- 21, s. 278-280; Tenże, *75 lat dziejów aptekarstwa w Łodzi, 1808-1883*. W-wa 1933. *Ś.p. Maurycy Spokorny. Wspomnienie pozgonne* [w:] „Przegląd Techniczny”, 26 II 1918, nr 5-8. S. 46-47. Jedną z córek Spokornego wyszła za mąż za Gwiżdza, działacza sanacyjnego. Ex-posel Gwiżdż jest jego prawnukiem (wg inf. prof. K. Badziaka).
7. *Kazimierz Badziak, Juliusz Kunitzer – symbol Łodzi wielonarodowościowej i wielkoprzemysłowej*, [w:] Polacy, Niemcy, Żydzi w Łodzi, Łódź 1997, s. 192-228.
 8. Akces do grona akcjonariuszy zgłosili też m.in. Izrael Poznański, Markus Silberstein, Stanisław Jarociński i Salomon Barciński, ale musieli się wycofać z tego samego powodu co wcześniej Dawid Rosenblum.
 9. Jego pierwsza siedziba znajdowała się na piętrzym piętrze dużej kamienicy przy ul. G. Narutowicza 44.
 10. Miasto to uzyskała od 1 VI 1901 roku, do tego czasu nazywała się Nowo-Wysoka.
 11. „Dziennik Łódzki”, 25 XI 1945, nr 143, s. 5 (*Literatura tramwajowa*).
 12. „Głos Robotniczy”, 6 VII 1948, nr 148, s. 6; „Dziennik Łódzki”, 7 VII 1948, nr 185, s. 5.
 13. Czyli prawdopodobnie w budynku oddziału straży pożarnej, który jeszcze kilka lat temu istniał.
 14. „Głos Robotniczy”, 8 IX 1961, nr 213, s. 4.
 15. „Głos Robotniczy”, 14 XI 1962, nr 271, s. 2.
 16. Nota bene przed drugą wojną światową na tym terenie ŁWEKD miała zamiar zbudować zajezdnię tramwajową dla linii aleksandrowskiej.
 17. „Głos Robotniczy”, 24 XI 1965, nr 279, s. 4.
 18. „Głos Robotniczy”, 10 XII 1973, nr 293, s. 3.

Zawodowa elita

Kiedy tramwaj oznaczał nowoczesność

Praktycznie we wszelkich opracowaniach dotyczących dziejów łódzkiej komunikacji miejskiej autorzy przede wszystkim koncentrują się na zagadnieniach rozwoju sieci i taboru, mało lub prawie w ogóle nie poświęcają natomiast uwagi „tramwajowym ludziom”. A szkoda, ponieważ zarówno wśród „ojców” Kolei Elektrycznej Łódzkiej, jak i pracowników średniego i podstawowego szczebla było wiele wybitnych lub co najmniej ciekawych osób. W ogóle całe to środowisko warto jest głębszej analizy historyczno-socjologicznej. Wypełniając tę niewątpliwą lukę, chciałbym tu przekazać garść podstawowych informacji¹.

Zacznę od ogólnej charakterystyki tego środowiska. Jak wiadomo, dzieje łódzkiej komunikacji miejskiej zaczęły się w grudniu 1898 roku, a podmiejskiej w styczniu 1901 roku. Podkreślam ten podział na tramwaje miejskie i podmiejskie, ponieważ rzutował on na postrzeganie pracowników obu tych przedsiębiorstw przez ogół mieszkańców Łodzi. Tramwajarzem w pełnym tego słowa znaczeniu był tylko „miejski”, który dodatkowo wyróżniał się mundurem (i wąsami, jak po latach wspominał jeden z nich, bo mężczyzna na służbie bez wąsów przepadał). Natomiast „podmiejscy”, chociaż też w mundurach, byli postrzegani bardziej jako kolejarze. A ich przedsiębiorstwo, noszące nazwę Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe, nazywane było krótko „kolejką”.

„Miejscy” – a mówię tu cały czas o okresie do wybuchu drugiej wojny światowej – w zasadzie rekrutowali się z Łodzi, podmiejscy natomiast, nietrudno się domyśleć, w większości z miejscowości położonych wzdłuż kolejkowych szlaków. Oczywiście obie społeczności znały się, ale bardziej z kontaktów służbowych niż towarzyskich. Również i na płaszczyźnie związkowej, w walce o lepsze warunki pracy i płacy, nie zanotowano praktycznie żadnego współdziałania. Były to dwie odrębne grupy zawodowe.

Dobra pozycja finansowa

Na tle środowiska robotniczego Łodzi tramwajarze miejscy byli zawsze w tym okresie elitą finansową. Zarobki pracowników Służby Ruchu, czyli konduktorów i motorniczych, nie wspominając o kontrolerach, były na poziomie najwyższej wykwalifikowanych robotników przemysłu włókienniczego. Byli mile widzianymi sąsiadami i lokatorami

wynajmowanych mieszkań, a w pobliskich sklepach bez kłopotu uzyskiwali otwarty rachunek, czyli, jak to się niegdyś mówiło mogli w razie konieczności dostać potrzebne produkty „na borg” (kredyt).

Ta w miarę dobra pozycja finansowa implikowała szersze zainteresowania, zarówno na niwie społeczno-kulturalnej, jak i politycznej. Istotnym elementem było również wykształcenie, mniej więcej na poziomie szkoły zawodowej. Służba Ruchu musiała w miarę sprawnie posługiwać się w piśmie i mowie językiem polskim i przynajmniej w mowie rosyjskim, a konduktorzy dodatkowo sprawnie liczyć.

Praktycznie całe środowisko miejskich tramwajarzy sympatyzowało z ideą socjalistyczną, ale nie w radykalnym wydaniu. Stąd ich organizacja pepesowska (PPS) stała się jedną z najsilniejszych w Łodzi. Na obrzeżach działali sympatycy najpierw SDKPiL, a później KPP, chociaż ten nurt był ostro kontrolowany i ścigany przez władze. Do tzw. „żółtych związków”, czyli związanych z partiami chrześcijańskimi, należeli w zasadzie tylko pracownicy biura, czyli w sumie około kilkadziesiąt osób. Natomiast na „kolejce” dominowała tendencja chrześcijańsko-ludowo-demokratyczna. Na pewno z racji środowiska wiejskiego, z jakiego się wywodzili w większości jej pracownicy, chociaż pewien wpływ mogła mieć partyjna przynależność dyrektora zarządzającego, Wiesława Gerlicza, do Związku Ludowo-Demokratycznego.

Pierwsze lata funkcjonowania miejskich tramwajów to proces kształtowania się załogi Kolei Elektrycznej Łódzkiej jako grupy zawodowo-społecznej. To, że





proces ten osiągnął już pewien poziom, objawiło się podczas wydarzeń rewolucji 1905-1907 roku. Nie wzięli w nich bardziej aktywnego udziału politycznie, ale sprecyzowali swoje potrzeby socjalno-kulturalne, np. w żądaniu skierowanym do dyrekcji przedsiębiorstwa uruchomienia szkoły dla dzieci pracowników KEŁ. W tym zakresie spotkali się z pozytywnym stanowiskiem ówczesnego dyrektora, inż. Józefa Witkowskiego (o którym poniżej). I takowa została uruchomiona już w roku 1906. Była to zwana później popularna „tramwajówka”².

W tym samym mniej więcej czasie powstaje przy przedsiębiorstwie chór i dęta orkiestra zakładowa, z czasem jedno z najlepszych w Łodzi. Obecnie w Łodzi jest bodajże tylko jedną z dwóch zakładowych orkiestr, obok orkiestry pocztowców. Tramwajarze podmiejscy również mieli swoją orkiestrę, ale mniej znaną. Prawdopodobnie w 1928 roku powstało Stowarzyszenie Kulturalne „Książka”. Z czasem jego biblioteka rozrosła się do ponad 2 tys. pozycji. W 1933 roku powstał zakładowy klub sportowy Tramwajarz, osiągający już w okresie międzywojennym doskonałe wyniki w szermierce. Po drugiej wojnie światowej Tramwajarz należał do czołówek w kolarstwie (rodzina Beków) i sporcie motorowym (np. Tadeusz Kołeczek, 1922-1950³). W końcu lipca 1936 roku powstało w ramach klubu kółko myśliwskie.

Istotnym elementem integracji środowiska miejskich tramwajarzy była ich Kasa Zapomogowo-Pożyczkowa, która z czasem, w II dekadzie okresu międzywojennego, była jedną z najbogatszych. Mało kto wie, że wielka narożna kamienica u zbiegu ulic Próchnika i Piotrkowskiej, znana jako kamienica Scheiblera, była w latach 30. XX wieku własnością tej Kasy. Stąd ponoć w tym czasie nazywano ją „kamienicą tramwajarzy”.

Zważywszy na tak w miarę dobre warunki pracy i płacy „na tramwajach” lub „na kolejce”, dostanie się do KEŁ lub ŁWEKD wymagało sporo zabiegów. W przechowywanych w łódzkim Archiwum aktach obu przedsiębiorstw znajduje się kilka teczek podań o przyjęcie do pracy. Niektóre zaskakują formą graficzną. Stąd też z czasem wykształcały się całe „rody tramwajarskie”. Na przykład na Chocianowicach znani byli Syncerkowie.

Przed drugą wojną światową do najwyższego stanowiska w Służbie Ruchu, czyli kontrolera, wiodła droga od tzw. „konduktora niedzielnego”, który, jak sama nazwa wskazuje, terminował tylko w dni świąteczne. Z tego grona rekrutowano na stałych konduktorów i dopiero z grupy konduktorskiej kierowano na kurs motorniczych. Najlepsi zostawali kontrolerami.

W grupie szeregowych tramwajarzy chciałbym wspomnieć, jak wieść gminna niesie, największego w okresie międzywojennym dowcipnisia wśród



łódzkich tramwajarzy, chłopaka z Bałut, Józefa Nowickiego (mieszkał przy Spornej 12). Chociaż odznaczał się ponoć dużą niefrasobliwością, doszedł do stanowiska motorniczego. I tu pewnego dnia jego kariera na tym stanowisku nieoczekiwanie się zakończyła, kiedy uderzył prowadzonym przez siebie wagonem w „szambo-beczkę”, kompletnie ją rozbijając i ochlapując jej zawartością przechodniów. Po tym wypadku został przeniesiony z powrotem na stanowisko konduktora. Tu z kolei, jako „brat łąta” bałuckich chłopaków, nie wymagał od nich wykupywania biletów. Podczas okupacji niemieckiej w trakcie drugiej wojny światowej jego ukochany syn Henryk zginął podczas styczniowej masakry 1945 roku w więzieniu na Radogoszczu. Po tym ciosie już się nie podniósł. Nawet przestał bywać na swoich ukochanych Bałutach. Zmarł we wrześniu 1947 roku⁴.

Jego drugi syn, Zygmunt, po wojnie przystał z niezłym skutkiem „do aktorów”, a jego żoną była Sabina Nowicka, wybitna organizatorka i inspiratorka łódzkiego życia teatralnego.



Swoją niedługą karierę tramwajarską, ale podmiejską, zawsze podkreślał Aleksy Rzewski, pierwszy prezydent Łodzi w niepodległej od 1918 roku Polsce. Był konduktorem ŁWEKD na linii konstantynowskiej w latach 1913-1917. Aresztowany przez Niemców w grudniu 1917 roku zbiegł im podczas konwoju do więzienia przy ul. Gdańskiej. Walnął w nos jednego z konwojujących go żołnierzy i wskoczył do doczepki przejeżdżającego tramwaju. Przebiegł przez wagon i szybko otworzył sobie kratkę zamykającą wyjście z pomostu na drugą stronę, wyskoczył z niego i tyle było go szukać...

Inna ciekawa postać to płk Alfred Vogel. Dowódca 31. pułku piechoty Strzelców Kaniowskich w latach 20. XX wieku do pracy na „kolejce” (ŁWEKD) przyszedł po zwolnieniu się z wojska. Najpierw jako kierownik działu kadr, a następnie, od 15 III 1930, mianowany Naczelnikiem Ruchu ŁWEKD. Prawdopodobnie w latach 60. XX wieku był prezesem Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami.

Żeby jednak nie przesładzać obrazu tego środowiska, należy wspomnieć o kilku strajkach na tle ekonomicznym, zarówno przed pierwszą wojną światową, jak i w czasie jej trwania oraz w okresie międzywojennym. Największy strajk miał miejsce w styczniu 1932 roku. Trwał cały tydzień. Poszło o czas pracy. Zakończył się niepowodzeniem i był brzemienny w niekorzystne skutki. Zwolniono z pracy aż 53 członków Komisji Strajkowej, wielu aresztowano, dyrekcja przeprowadziła swój plan, a ruch związkowy znalazł się na następne 5 lat w stanie letargu.

Warto też wspomnieć o strajku łódzkich tramwajarzy w 1957 roku, który jest traktowany przez historyków jako zakończenie brzemienne w skutkach poznańskiego „czerwca 1956” roku, oraz o strajku pracowników komunikacji miejskiej w sierpniu 1980 roku, który rozpoczął łódzką edycję „sierpnia 1980” roku.

W okresie drugiej wojny światowej działały w przedsiębiorstwie zarówno komórki AK, jak i PPR. Na miarę możliwości była prowadzona akcja sabotażowa. Największe, choć należałoby jeszcze raz bliżej zbadać okoliczności (sabotaż czy nieostrożne obchodzenie się z ogniem), wydarzenie tego okresu to podpalenie części zajezdni przy ul. Tramwajowej na kilkadziesiąt godzin przed ucieczką z Łodzi, w wyniku czego zniszczeniu uległo też kilka autobusów i wagonów tramwajowych.

PRL – stopniowa degradacja

Okres po drugiej wojnie światowej to niestety szybko postępujący proces degradacji prestiżu zawodowego środowiska tramwajarzy. Wynikał on z ciężkiej, marnie opłacanej już pracy. Z czasem do pracy „na tramwajach” szli albo zapaleńcy, albo ci, którzy już nigdzie nie mogli znaleźć sobie miejsca. Rotacja pracowników w grupie robotniczej w ówczesnym Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym była znaczna. W latach 70. XX wieku do pracy, szczególnie na stanowiskach konduktorów, rekrutowano ludzi nieomal „z łapanek”. Wielkie kłopoty były z pozyskaniem motorniczych i kierowców autobusów, dla których funkcjonował rozbudowany system zachęt do pracy.

Obecnie, w warunkach gospodarki kapitalistycznej, nieco się to zmienia. Powraca postrzeganie pracy „na tramwajach i autobusach” jako ciężkiej, ale pewnej i w miarę dobrze płatnej. Zauważalnym zjawiskiem jest coraz więcej kobiet decydujących się na pracę na stanowiskach motorniczych tramwajów; od czasu do czasu nieliczne pojawiają się też za kierowcami autobusów.





Należy tu też wspomnieć, że praca w Służbie Ruchu do początku lat 50. XX wieku była zarezerwowana wyłącznie dla mężczyzn. Kobiety jako konduktorki pojawiły się „na tramwajach” dopiero podczas drugiej wojny światowej. Z jednej strony, zgodnie ze standardami niemieckiej komunikacji miejskiej, z drugiej, szczególnie młode dziewczęta chroniły się w ten sposób przez wywiezieniem na roboty przymusowe do Niemiec. Po zakończeniu okupacji w większości opuściły to miejsce pracy. Pod sam koniec wojny podobno został zorganizowany kurs dla kobiet na stanowiska motorniczych, rzekomo tylko dla Niemek lub volksdeutschek, ale nie rozpoczęły one już pracy przed końcem okupacji.

Potem zgodnie z nową ideologią rzucono hasło „kobiety na traktory”, a jak na traktory, to czemu nie na tramwaje. Pierwszy w Polsce kurs motorniczych zorganizowano dla kobiet na początku 1950 roku. W dniu 6 czerwca pierwszej dwunastce kursantek wręczono prawa jazdy na tramwaje.

Twórcy tramwajowej Łodzi

W grupie zarządzającej tramwajami w okresie do wybuchu drugiej wojny światowej było też kilka wybitnych postaci.

Na wstępie należy wspomnieć o „ojcu” łódzkiej komunikacji miejskiej, Juliuszu Kunitzerze, jednocześnie niekwestionowanym przywódcy łódzkiej burżuazji, twórcy „fabrycznego” Widzewa. Przez środowisko robotnicze, szczególnie wśród działaczy PPS, postrzegany był jako symbol „krwiożerczego” kapitalizmu. Było w tym nieco prawdy, ale w szerszej skali to niewątpliwie niezwykle rzutki przedsiębiorca,



z dobrymi kontaktami w Petersburgu. Jego wizerunek zmienił po latach łódzki historyk Kazimierz Badziak obszernym artykułem pod znamennym tytułem *Juliusz Kunitzer – symbol Łodzi wielonarodowościowej i wieloprzemysłowej*. Kunitzer skończył tragicznie, zastrzelony przez bojowców PPS, nomen omen na pomoście tramwaju, którym powracał ze swojej fabryki na Widzewie, u zbiegu ulic Nawrot i Piotrkowskiej. Jechał w towarzystwie innego łódzkiego przemysłowca, Giuseppe Tanfaniego. Zachował się raport konduktora Elżanowskiego z tego wydarzenia:

Jadąc z Widzewa kursem 17-tym, o godzinie 6 [18.00], gdy przyjechałem do ulicy Nawrot to usłyszałem 3 strzały, więc ze-

skoczyłem z wagonu i poleciałem do tylnego peronu, to zobaczyłem pana Kunitzera na peronie, to ja i jakiś pan i żołnierz jadący wagonem, to wzięliśmy pana Kunitzera na ręce i zanieśliśmy do przejeżdżającego powozu i położyliśmy na siedzeniu, to jeszcze Kunitzer żył, ale już nic nie mówił, więc ten pan wsiadł do tego powozu i kazał woźnicy jechać na stację Pogotowia, a ja obejrzałem wagon, że jest w porządku, więc podałem sygnał motorniczemu do odjazdu i pojechałem dalej, o czym mam zaszczyt donieść Wielmożnemu Panu Dyrektorowi⁶.

Tu chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na fakt jazdy fabrykanta Kunitzera w roli najwykleszego pasażera tramwaju, chociaż na pewno posiadał on cały zestaw ekwipaży konnych. Dziś trudno ustalić, czy był to element jego skromności. Według mnie taki był styl zachowań w tamtym okresie. Jechał na pewno do swojej okazałej willi u zbiegu obecnych ulic 6 Sierpnia i al. Kościuszki. Po jego śmierci żona, Agnieszka Maria (Agnes Mina), wyjechała z Łodzi, willa popadała stopniowo w zaniebanie, aż w pewnym momencie spłonęła; to, co po niej pozostało, rozebrano w połowie 1910 roku. W kilkanaście lat później na tym miejscu powstał okazały gmach obecnego banku PKO. Juliusz Kunitzer spoczywa w okazałym grobowcu w formie klasycystycznej świątyni na cmentarzu ewangelickim przy ul. Srebrzyńskiej, przy jednej z głównych alei.

Na bazie tego wydarzenia powstała szybko podwórkowa ballada, długo potem znana i śpiewana w Łodzi, zaczynająca się od słów: „Tam na przystanku przy Nawrot ulicy / Kunitzer żegnał swych towarzyszy. / Żegnaj mu też pałacu i nieba błękiecie, / bo dzisiaj łotrze kończysz swe życie...”⁷.

Kolejną osobą z tramwajarskiego kręgu, na którą należy zwrócić uwagę, był dr Alfred Biedermann (1866-1936), który po śmierci J. Kunitzera przejął całość spraw organizacyjnych związanych z łódzką komunikacją tramwajową i kolejką podmiejską⁸. Był wieloletnim prezesem zarządu lub rady nadzorczej w obu tych spółkach. To również jeden ze znaczących łódzkich fabrykantów. Dziś w jego okazałym pałacu przy ul. Franciszkańskiej mieści się Katedra Historii Sztuki oraz Instytut Kultury Współczesnej UŁ, a w budynku dyrekcji fabryki, przy ul. Kilińskiego 2, zarząd firmy Atlas. Alfred Biedermann był również znanym na terenie Łodzi działaczem gospodarczym, członkiem wielu stowarzyszeń i przedsięwzięć o charakterze filantropijnym. Zmarł w niemieckiej miejscowości uzdrowskiej Bad Nauheim (Hesja), ale został pochowany na cmentarzu ewangelickim przy ul. Srebrzyńskiej. Spoczywa pod nader skromnym, jak na jego zasługi i działalność w Łodzi, pomnikiem (zapewne wojna przeszkodziła w wystawieniu okazałego grobowca).



Interesującą postacią z kręgu tramwajów podmiejskich, którą tu warto wspomnieć, był Józef Witkowski (1854-1917), inżynier z zawodu, geograf amator z zamiłowania. Był wieloletnim dyrektorem KEŁ (od początku grudnia 1900 roku do śmierci). Dziś to postać praktycznie całkowicie zapomniana, a szkoda. Chciałbym przywrócić go pamięci łódzian poprzez obszerne jak na ówczesne zwyczaje wspomnienie pośmiertne zamieszczone w „Nowym Kurjerze Łódzkim”⁹:

Onegdaj, po długich i ciężkich cierpieniach, zmarł w 63 roku życia dyrektor łódzkich tramwajów – Józef WITKOWSKI.

Z jego śmiercią schodzi do grobu jedna z najwybitniejszych osobistości naszego miasta. Zmarły, biorąc szeroki udział w naj-

rozmaitszych dziedzinach życia publicznego i pracy społecznej, siłą życia wysunął się na widownię i wobec wszechstronności swych talentów oraz głębokiej wiedzy zajął przodownicze stanowisko.

Był nie tylko dyrektorem, lecz właściwym twórcą łódzkich tramwajów. On faktycznie położył kamień węgielny pod budowę tego przedsiębiorstwa. Będąc jeszcze naczelnikiem urzędu telegraficznego na Kolei Nadwiślańskiej utrzymywał Józef Witkowski ścisły kontakt z Łodzią. Niebawem zaangażowano Go jako inżyniera do Allgemeine Elektrizität Gesellschaft (AEG) w Berlinie, skąd często przedsięwziął dalekie podróże w celu budowy linii tramwajowych, w których do-tarł do Hiszpanii. Miał jechać do Argentyny, gdy władze Łodzi zdecydowały,

aby zamiast uruchomienia projektowanych tramwajów konnych uruchomić tramwaje elektryczne i w tym celu zwrócili się do AEG-Berlin. Skutkiem tego inż. J. Witkowski odłożył planowaną podróż do Argentyny, gdyż jemu powierzono opracowanie projektu sieci tramwajowej w Łodzi.

Inżynier J. Witkowski, znając doskonale zarówno samą Łódź jak i miejscowe stosunki, mógł wziąć pod uwagę i uwzględnić wszelkie wymagania i warunki. Z zadania tego wywiązał się świetnie.

Zarząd Konsorcjum KEŁ poznał się na zaletach inż. J. Witkowskiego jeszcze w czasie budowy sieci tramwajowej w Łodzi i zaproponował Mu w roku 1900 stanowisko dyrektora oceniając ogromne korzyści, jakie zmarły oddał Kolei Elektrycznej Łódzkiej, na którym pozostał przez 16 lat.

Ciężkie chwile wypadły zmarłemu do przebycia podczas pamiętnych dni ruchu wolnościowego [rewolucji 1905-1907 r. – W.], jednak umiejętność szybkiego orientowania się i taktowne postępowanie dyktowane mu przez szlachetną z gruntu naturę i wyjątkowy rozsądek, wskazały Mu właściwą drogę i nastręczyły punkt wyjścia z groźnej sytuacji ku ogólnemu zadowoleniu, przez co udało Mu się zażegnać poważne niebezpieczeństwo [bankructwa przedsiębiorstwa i uniknąć przykrych konsekwencji.

Przed jedenastu laty [w 1906 r.] założył dla pracowników KEŁ „Kasę Przejrzystości”. Potrafił opiekować się swymi podwładnymi prawdziwie po ojcowsku i w razie koniecznej potrzeby, zawsze w porę, znajdował środki i sposób złagodzenia niedoli czy naprawienia krzywdy i umiejętnie zapobiegał wszelkim starciom. Toteż wśród pracowników posiadał powszechny szacunek i poważanie. Wybitne zdolności dyr. J. Witkowskiego znajdowały pozytywną ocenę także wśród członków byłego Magistratu m. Łodzi, którzy przy podejmowaniu wszelkiego rodzaju robotach publicznych stale zasięgali rad i wskazówek zmarłego. I tutaj zawsze uczynny i gorliwy społecznik inż. J. Witkowski oddawał miastu nieocenione usługi.

Interesował się również szkolnictwem, a dla uczącej się młodzieży miał zawsze otwarte serce. Za jego sprawą i pod Jego kierunkiem powstał gmach Szkoły Handlowej Łódzkich Kupców przy ul. Dzielnej [dziś G. Narutowicza 68].

Zmarły przez wiele lat piastował urząd prezesa Łódzkiego Stowarzyszenia Techników, które powstanie swe Jego inicjatywie zawdzięcza. Poza tym brał czynny udział w wielu innych przejawach życia publicznego. Opracował i wydał kilka planów miasta Łodzi, a najważniejszą jego pracą na polu kartografii było nakreślenie mapy Królestwa Polskiego z dokładnymi pomiarami poziomów. Przeszło 20 lat w wolnych chwilach poświęcił Zmarły swemu dziełu, które niebawem ukaże się w druku.

Pracowitemu i owocnemu życiu nieubłagana śmierć położyła kres, wyrывая Go z otoczenia przyjaciół, znajomych i uczciwych, wśród których wdzięczna pamięć o Nim na zawsze pozostanie. Niech Mu tak ukochana ziemia polska, dla której dobra tyle zdziałał, nie zaciąży.

I jeszcze krótka, ale bardzo ciekawa informacja z tej samej gazety, która ukazała się prawie miesiąc po pogrzebie inż. Józefa Witkowskiego¹⁰:

Jak wiadomo były dyr. Tramwajów Miejskich w Łodzi inż. J. Witkowski ofiarował znaczną część swego zbioru książek Towarzystwu Biblioteki Publicznej [w Łodzi] oraz Szkole Kupiectwa Łódzkiego [przy obecnej ul. Narutowicza, której był współtwórcą]. Obecnie okazuje się, że zgodnie z ostatnią wolą Zmarłego wartościowe Jego prace z dziedziny fizjografii, hydrografii itp. przekazane zostały Warszawskiemu Towarzystwu Naukowemu, które ma je wydać. Z prac pozostałych po inż. J. Witkowskim wyliczymy choćby:

1. obliczenie powierzchni jezior w granicach byłej Rzeczypospolitej się znajdujących,
 2. wykaz kilku tysięcy punktów Królestwa Polskiego, Litwy i Rusi z oznaczeniem ich położenia geograficznego, wysokości nad poziomem morza, średniej temperatury etc.,
 3. obliczenie powierzchni Polski porozbiorowej,
 4. kalendarz z wykazaniem ważniejszych wypadków z historii polskiej na każdy dzień przypadających,
 5. obszerny rękopis zawierający wyniki samodzielnie prowadzonych pomiarów hydrometrycznych,
 6. miary i wagi w Polsce,
 7. zasady i obliczenia kalendarza żydowskiego
- i wiele innych.

Zwracam uwagę na wzmiankę, że „wydał kilka planów miasta Łodzi”. Przypuszczam, że są to te, które były załączane do kalendarza „Czas”. To praktycznie nieznane elementy z dziejów łódzkiej kartografii i geografii fizycznej – dobrze byłoby w pełni je uściślić.

Mieszkał przy ul. Skwerowej 18 (dziś POW). Jak przystało na dyrektora jednego z większych łódzkich przedsiębiorstw, do tego związanego z elektrycznością, był jednym z niewielu mieszkańców tego miasta posiadających w 1916 roku w swoim mieszkaniu oświetlenie elektryczne¹¹.

Jego pogrzeb stał się manifestacją szacunku dla Zmarłego. Nabożeństwo żałobne odbyło się 17 kwietnia 1917 roku w kościele Podwyższenia św. Krzyża, przy ówczesnej ul. Mikołajewskiej (dziś Sienkiewicza). Następnie kondukt pogrzebowy przeszedł z kościoła ulicami Przejazd (dziś Tuwima) – Piotrkowską – Dzielnią (Narutowicza) – Skwerową (POW) do dworca Kolei Fabryczno-Łódzkiej (dziś dworzec Łódź-Fabryczna), gdzie przed umieszczeniem trumny w wagonie kolejowym umieszczono ją na katafalku ustawionym przed budynkiem dworca. Tu zostały wygłoszone przemówienia pożegnalne. Józef Witkowski został pochowany na Powązkach w Warszawie, w rodzinnym grobie¹².

Należałoby jeszcze wspomnieć, że zainstalował na terenie zajezdni przy ul. Tramwajowej pierwszą w naszym mieście stację meteorologiczną, obok komina tamtejszej elektrowni tramwajowej, która gromadziła podstawowe dane: temperaturę i ciśnienie barometryczne. Dane te były przesyłane do Centralnej Stacji Meteorologicznej przy Muzeum Przemysłu i Rolnictwa w Warszawie¹³.

I jeszcze jedna postać z kręgu „kolejki” (ŁWEKD): inżynier Wiesław Gerlicz (1872-1933). Też już praktycznie zapomniany, chociaż jego potomkowie żyją w naszym mieście i Zgierzu, sprawując odpowiedzialne funkcje w gospodarce miejskiej.

Mało kto dziś pamięta, że między innymi dzięki niemu warszawiaczy jeżdżą swoją WKD (Warszawska Kolej Dojazdowa; wcześniej EKD) do Podkowy Leśnej.

Wiesław Gerlicz urodził się 14 lipca 1872 roku w Abramowie, w powiecie zamojskim. Instytut Technologiczny w Petersburgu ukończył w 1897 roku z tytułem inżyniera-technologa. Po studiach krótko pracował w Fabryce Budowy Transmisji, Maszyn i Odlewni J. Johna w Łodzi, przy ul. Piotrkowskiej 217/219 (po drugiej wojnie światowej zakłady Przemysłu Metalowego im. J. Strzelczyka „Ponar-Jotes”), aby już w 1898 roku podjąć pracę w Biurze Budowy Tramwajów [miejskich] w Łodzi prowadzonej przez Allgemeine Elektrische Gesellschaft (AEG) – Berlin, w 1900 roku zaś krótko pełnił obowiązki dyrektora KEŁ (po nim objął tę funkcję wspomniany wyżej inż. J. Witkowski).

Od maja 1900 roku Gerlicz kierował biurem budowy sieci tramwajów podmiejskich (Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe; ŁWEKD) w Łodzi, a następnie został ich długoletnim dyrektorem i członkiem zarządu tego Towarzystwa. Był jednym ze współzałożycieli męskiego Gimnazjum Polskiego w Łodzi Towarzystwa Oświatowego „Uczelnia” (obecnie I LO im. M. Kopernika). Na szersze wody gospodarcze wypłynął po pierwszej wojnie światowej, w grudniu 1918 roku, kiedy wszedł do grona wybitnych przedstawicieli życia gospodarczego, m.in. z dr A. Biedermannem tworząc tzw. grupę łódzką, złożoną z głównych założycieli i kierowników polskiego koncernu elektrotechnicznego „Siła i Światło”. Była to pierwsza spółka akcyjna w niepodległej Polsce. Idea jej utworzenia zrodziła się jeszcze podczas wojny w kręgu polskich działaczy gospodarczych i inżynierów. Chodziło o znalezienie takiej formy działalności, która pozwoliłaby na przejęcie z obcych rąk istniejących już zakładów z kręgu energetyki. Oczywiście u głębokich pokładów tej inicjatywy leżał interes ekonomiczny, wpływy z produkcji, sprzedaży i dystrybucji energii elektrycznej ustępowały bowiem tylko zyskom, jakie przynosiły kopalnie oraz gazownie i wodociągi. Otwierał się tu przed grupą inicjatywną szeroki obszar działalności, ponieważ energetycznie obszar byłego zaboru rosyjskiego z przedwojennych względów politycznych i gospodarczych przyjętych przez Cesarstwo Rosyjskie (Królestwo Polskie jako przedpole wojenne właściwego obszaru Cesarstwa) pozostawał daleko w tyle.

Połowicznie tylko się to udało. Inż. W. Gerlicz z nieustalonej do dziś przyczyny niespodziewanie popełnił samobójstwo w swoim warszawskim mieszkaniu przy ul. Widok 9 grudnia 1933 roku¹⁴. Warto też wspomnieć, że był posłem na Sejm RP w I kadencji, w latach 1922-1927 z listy Związku Ludowo-Demokratycznego.

Warszawiacy mogą być też wdzięczni łódzkiemu aptekarzowi, Maurycemu Spokornemu, który „zafundował” im trakcję elektryczną¹⁵.

Na zakończenie współcześnie chciałbym wspomnieć Bartosza Stępnia, kilkuletniego pracownika MPK Łódź, wieloletniego prezesa Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi, który przy współdziałaniu z innymi członkami Klubu niewątpliwie wyznaczył nowe kierunki i formy jego działalności. Ocalił też od zapomnienia łódzkie murale, dokumentując je przez wiele lat fotograficznie i ostatecznie publikując album, który został zauważony zarówno przez miłośników Łodzi, jak i miejscowe środowiska plastyczne.

Wojciech Źródłak

– historyk, kustosz Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi

Przypisy:

1. Już kilka lat temu pokusiłem się o szersze ujęcie tej tematyki w publikacjach: *Łódzkie tramwaje, 1898-1998* (Łódź 1998), rozdz. *Łódzcy tramwajarze*, s. 129-151 oraz *Łódzka podmiejska komunikacja tramwajowa, 1901-2001* (Łódź 2001) rozdz. *Załoga*, s. 167-186.
2. Bartosz Stępień, *Tramwajówka. Szkoła dla dzieci pracowników Kolei Elektrycznej Łódzkiej, 1906-1924*. Praca magisterska z 2006 r., dostępna w Muzeum Oświaty Łódzkiej w Łodzi (przy Wojew. Bibliotece Pedagogicznej), Wojewódzkiej Bibliotece Publicznej im. J. Piłsudskiego w Łodzi i bibliotece Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi.
3. Zmarł tragicznie podczas wykonywania prac remontowych w łódzkim... ogrodzie zoologicznym.
4. Gronczewska Anna, *Tramwajarz z ulicy Spornej*, [w:] „Kocham Łódź”, 30 IV 2010, s. 8.
5. *Polacy, Niemcy, Żydzi w Łodzi*, Łódź 1997, s. 192-228.
6. Arch. Państwowe w Łodzi, akta KEŁ, sygn. 1499, k. nlb; zachowany język oryginału.
7. Jerzy Wilmański, *Antykwariat przy Piotrkowskiej*, Łódź 1983, s. 68-69.
8. Więcej o nim oraz o całej rodzinie Biedermannów w: Kuźko Wanda, *Biedermannowie. Dzieje rodziny i fortuny, 1730-1945*, Łódź 2000.
9. „Nowy Kurier Łódzki”, 16 IV 1917, nr 102, s. 1 (inf. Józef Witkowski).
10. „Nowy Kurier Łódzki”, 14 V 1917, nr 130, s. 1 i 2.
11. APŁ, KEŁ 1043, k. nlb (dokument z 23.02.1916 r.).
12. „Nowy Kurier Łódzki”, 18 IV 1917, nr 104, s. 1 i 2. (*Sprawozdanie z pogrzebu inż. J. Witkowskiego*). Nie udało się ustalić miejsca jego pochówku.
13. Arch. Państwowe w Łodzi, akta KEŁ, sygn. 1037, k. 259.
14. Regulski Janusz, *Blaski i cienie długiego życia*, Warszawa 1980.
15. Balberyski M., *Łódzki aptekarz Maurycy Spokorny – organizator tramwajów warszawskich*, [w:] „Wiadomości Farmaceutyczne”, 1933 nr 21.

Łódzki węzeł kolejowy

Z bagażem historii w przyszłość

historia

Konfiguracja łódzkiego węzła kolejowego i stopień, w jakim kolej zaspokaja potrzeby mieszkańców oraz gospodarki miasta, od wielu dziesiątek lat były przedmiotem mniej lub bardziej usprawiedliwionej krytyki. Ogłoszenie w 2007 roku kolejnego wcielenia projektu stworzenia w Łodzi linii średnicowej, który tym razem wszedł w pierwszy etap realizacji, wywołało zrozumiałe zainteresowanie łódzian historią powstania i rozwoju kolei żelaznej w naszym mieście. Ożywiło także dyskusje na temat roli, jaką Łódź mogłaby lub powinna odgrywać na kolejowej mapie Polski. Dyskurs ten siłą rzeczy koncentruje się bardziej na aspektach przestrzenno-urbanistycznych oraz popytu-podaży usług komunikacyjnych niż na uwarunkowaniach technicznych i gospodarczych. A to one w rozwoju – tak przeszłym, jak i obecnym – łódzkiego węzła kolejowego odrywały i odgrywają kluczową rolę.

Przyjrzyjmy się zatem dziejom łódzkiej kolei, której stan obecny jest wynikiem splotu wielu uwarunkowań historycznych, niekiedy dość przypadkowych z dzisiejszej, dłuższej perspektywy czasowej.

Radykalna przebudowa

Znaczniejsze przebudowy i modernizacje układów komunikacyjnych zawsze wiążą się z poważną ingerencją w istniejącą tkankę miejską, są zatem kosztowne i trudno akceptowalne społecznie. Historia uczy, że im na wcześniejszym etapie rozwoju danych rejonów miasta się one dokonują, tym bardziej funkcjonalny kształt przybiera sieć transportowa. W historii łódzkiego węzła kolejowego z taką radykalną przebudową mamy do czynienia praktycznie po raz pierwszy od początku jego istnienia. Odczuwane dziś dysfunkcje łódzkiej kolei wynikają w znacznej mierze z faktu, że rozwijała się ona pod wpływem rosnących potrzeb ruchu towarowego, obecnie zaś służy głównie przewozom pasażerskim, ulegając przy tym rosnącej dominacji głównego węzła komunikacyjnego kraju – Warszawy. Dlatego o powodzeniu tej modernizacji zdecydują nie tylko rozwiązania inżynierskie (tunel średnicowy, podziemny dworzec, nowe łącznice itp.), ale w przeważającej mierze rozwiązania organizacyjne – właściwie ułożone rozkłady jazdy i sanacja linii kolejowych zbiegających się w Łodzi.

Pierwsza była wiedenska

W początku lat 30. XIX wieku, w czasie, gdy w Europie zachodniej i środkowej nastał



okres intensywnego planowania budowy – wzorem Anglii – dróg żelaznych, mających zastąpić zawodną żeglugę śródlądową i niewydolny transport drogowy, w Królestwie Polskim dopiero od dekady tworzone zręby uprzemysłowienia kraju. Większym ośrodkiem przemysłowym była praktycznie tylko Warszawa i Zagłębie Dąbrowskie. Dzięki protekcyjnej polityce rządu, ale też bogatym właścicielom ziemskim, szybko powstawały nowe osady fabryczne, grupujące się w okręgach białostockim, częstochowskim i łódzkim (rozumianym jako obszar od Tomaszowa Mazowieckiego po Kalisz). Z inicjatywy Banku Polskiego, rządowej instytucji finansowej powołanej w 1828 roku m.in. dla kredytowania rozwoju przedsiębiorczości, rozpoczęto w 1833 roku budowę w Zagłębiu Dąbrowskim skarbowych kopalń węgla kamiennego, koksowni i hut. Doświadczenia angielskie pokazywały, że optymalnym środkiem transportu dla połączenia ośrodków przemysłu ciężkiego z centrami zbytu może być kolej żelazna. Dlatego już na przełomie 1833/34 roku wiceprezes Banku Polskiego Henryk hr. Łubieński oraz kupiec i przemysłowiec Piotr Steinkeller wystąpili z pomysłem budowy linii kolejowej łączącej Warszawę z Zagłębiem Dąbrowskim i dalej z budowaną na terytorium Austrii trasą z Wiednia do Krakowa i Bochni (stąd nazwa – Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, DŻWW). Przebieg przyszłej trasy miał zapewnić przede wszystkim optymalne warunki transportu surowców i wyrobów pomiędzy Warszawą a południową granicą Królestwa Polskiego, z uwzględnieniem topografii terenu. Nowo powstające ośrodki przemysłu włókienniczego: Ozorków, Brzeziny, Kalisz, Brużycza (Aleksandrów), Zduńska Wola, Poddębice, Zgierz, Dąbie, Łódź, Sieradz, Konstantynów, Tomaszów

Mazowiecki, Częstochowa, Turek, Gąbin, Uniejów, Koło, Opatówek, Łęczyca, Rawa Mazowiecka, Grocholice, Pabianice, Szadek, Przedbórz, Wieluń, Ruda Guzowska (Żyrardów) i inne miały w tym czasie porównywalne rozmiary i trudno było przesądzać, który z nich jakie będzie miał perspektywy rozwoju. Dlatego przy planowaniu trasy kolei warszawsko-wiedeńskiej w sposób zbiorczy przewidywano korzyści, jakie odniesie przemysł w środkowej i południowej części Królestwa Polskiego z tańszego środka transportu węgla i wyrobów hutniczych.

Opracowanie koncepcji przebiegu przyszłej magistrali kolejowej powierzono Naczelnemu Inżynierowi Banku Polskiego Stanisławowi Wysokiemu i Inspektorowi Generalnemu Komunikacji Wodnych i Lądowych Tadeuszowi Urbańskiemu. Na początku 1835 roku przedstawili oni trzy warianty trasowania linii.

W kolejnych dwóch latach projekt inż. Wysockiego został przez niego zmodyfikowany i przybrał postać: Dąbrowa – Zawiercie – Częstochowa – Kamieńsk – Rozprza – Piotrków – Skierniewice – Żyrardów – Warszawa. Ta trasa została ostatecznie zrealizowana.

W przyjętym początkowo jako optymalny projekcie inż. Stanisława Wysockiego potrzeby komunikacyjne Łodzi i najbliższych jej miast oraz porównywalnego wówczas wielkością Tomaszowa Mazowieckiego mogły być w jednakowym stopniu zaspokojone poprzez dowóz towarów z planowanych stacji Rokiciny lub Rogów na





dystansie jednego dnia drogi zaprzęgu konnego. W porównaniu z dotychczasowymi warunkami zaopatrzenia czy podróży byłaby to olbrzymia oszczędność czasu. Projekt Wysockiego zmierzał do wyboru trasy jednocześnie możliwie najkrótszej, najkorzystniejszej w profilu i posiadającej połączenie z tworzącą się siecią kolei europejskich.

Realizacja niezwykle ambitnego, nawet jak na warunki europejskie, przedsięwzięcia trwała ze zmiennym powodzeniem aż do roku 1848¹. Tymczasem Łódź urosła do liczby ponad 20 tysięcy mieszkańców, stając się drugim po Warszawie miastem Królestwa Polskiego. Nie wpłynęło to jednak na korektę rozpoczętych 10 lat wcześniej robót ziemnych. Łódź korzystała zatem ze stacji kolejowej w odległych o 28 kilometrów Rokicinach. Codziennie trakt rokiciński przemierzały sznury ładownych wozów, mozolinie przewożących towary z Łodzi na stację kolejową, a wyładowane z wagonów surowce i maszyny do łódzkich fabryk. Na przełomie lat 50. i 60. komunikację pasażerską z Rokicinami zapewniały kursujące dwa razy dziennie konne omnibusy. Był to już okres intensywnego rozwoju kolei w Europie (i na świecie), toteż przemysłowcy i kupcy łódzcy zaczęli występować z rozmaitymi projektami stworzenia połączenia kolejowego Łodzi z „wiedenką”.

Pierwszy z projektów, o którym informacje zachowały się w znanych nam dziś źródłach, wiązał się z podjętymi w połowie lat 50. przez rządy Prus i Rosji oraz zarząd „wiedenki” uzgodnieniami o połączeniu jej z siecią kolejową Prus pod Katowicami i pod Toruniem. Planowana „odnoga bydgoska” mogłaby zdaniem łódzkich przemysłowców, których reprezentował na zewnątrz prezydent Łodzi Feliks Traeger, przebiegać z Rokicin (względnie Rogowa) przez Łódź, Zgierz, Ozorków, Łęczycę i Krośnice. Memoriał w tej sprawie z 1858 roku nie spotkał się niestety z aprobatą władz krajowych ani zarządu „wiedenki”, dla której wariantem najkorzystniejszym eko-

onomicznie było przedłużenie do granicy pruskiej istniejącej linii ze Skierniewic do Łowicza. Kolejne inicjatywy podejmował Ludwik Geyer (1859), zainteresowany połączeniem Łodzi od strony południowej przez swoje podupadające posiadłości w Rudzie Pabianickiej i dalej przez Rzgów i Tuszyń do stacji DŻWW Baby. Kolejny projekt wysunęła w marcu 1861 roku grupa przemysłowców łódzkich, którzy „straciwszy nadzieję, ażeby Tow. Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej przedsięwzięło budowę kolei żelaznej w tej przestrzeni, zamierzili sami potrzebie tej zaradzić”. Grupę tę tworzyli: Geyer, Moes, Scheibler, Peters, Grohmann i Heintzel. Ale i ta propozycja, forsowana przez prezydenta Traegera, spotkała się z dezaprobatą władz gubernialnych mimo stanowiska Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu z 1863 roku, iż „budowa drogi z Rokicin do Łodzi [jest] gwałtownie potrzebną” jako początek przyszłej trasy przez Zgierz, Ozorków do Kutna. Tym bardziej kolejny projekt, wysunięty w styczniu 1863 roku przez warszawskiego kupca Józefa Jabłkowskiego, przewidujący budowę linii z Rogowa lub Rokicin przez Łódź, Zgierz, Ozorków, Łęczycę i Turek do Kalisza przy granicy pruskiej, spotkał się ze sprzeciwem rosyjskich strategów obawiających się rozbudowy sieci kolejowej w kierunku zachodnim, ku granicy pruskiej. Wszak „wiedenska”, z którą nowa linia miałaby być połączona, znajdowała się wówczas pod wpływem kapitału pruskiego i miała europejską szerokość torów, stanowiąc jakoby dla potencjalnego agresora doskonałe narzędzie przerzutu wojsk i zaopatrzenia.

Sukces Jana Gottlieba Blocha

Tym niemniej już w następnym roku do władz Królestwa Polskiego grupa przemysłowców, reprezentowana przez Jana Gottlieba Blocha, złożyła kolejny wniosek o wydanie zgody na roboty przedwstępne dla projektowanej linii z Rogowa lub Rokicin do Łodzi. Skład komitetu inicjatywnego, w którym dominowali przedsiębiorcy kaliscy, nie pozostawiał złudzeń co do rzeczywistych zamiarów kontynuacji linii w kierunku Kalisza, jednak zabieg taktyczny, polegający na ograniczeniu wniosku do krótkiej odnogi od „wiedenki” do Łodzi, odniósł oczekiwany skutek. W 1865 roku można było zawiązać Towarzystwo Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej i rozpocząć budowę. Ze względów ekonomicznych jako punkt początkowy nowej linii wybrano przystanek Koluszki, natomiast kwestia lokalizacji stacji końcowej w Łodzi, będąca przedmiotem konsultacji z ówczesnym prezydentem Andrzejem Rosickim, wciąż pozostawała otwarta. Nie chcąc tracić możliwości przedłużenia w przyszłości linii na zachód, zaplanowano dwa warianty wprowadzenia linii do miasta. Pierwszy przewidywał lokalizację stacji w rejonie ulicy Przejazd (dziś Tuwima), skąd linia mogłaby pobiec między fabrykami Moesa i Grohmann, potem wzdłuż ulicy Emilii (Tymienieckiego) do Rynku Fabrycznego, a stamtąd ulicą Wólczarską do granic wsi Chojny. Według drugiego wariantu tory miałyby opasywać miasto od północy i kierować się w przyszłości na Lutomiersk. Pośpiech przy budowie linii (prace do etapu umożliwiającego otwarcie 19 listopada 1865 roku ruchu towarowego trwały zaledwie trzy miesiące!) oraz zapewne brak decy-

zji w sprawie przebiegu przyszłego przedłużenia trasy spowodowały, że tory wprowadzono po linii prostej jak najbliżej centrum miasta, kończąc je tuż przed ulicą Dziką (Sienkiewicza), zaledwie 320 m od głównej arterii – ulicy Piotrkowskiej. Dla lokalizacji linii wybrano rejon, gdzie nie było jeszcze znaczniejszej zabudowy, a zagajnik miejski (Las Widzewski) wcinął się głęboko w kompleksy parcel budowlanych. Co prawda projekt linii przewidywał pierwotnie lokalizację stacji w zachodniej części miasta, ale na wniosek Blocha, który zamierzał ograniczyć koszty budowy, stację przesunięto na wschód. Prezydent Rosicki, przekonany ponoć przez Blocha, tak pisał w tej sprawie do generał-majora Eugeniusza Rożnowa: „Rada miejska na swym nadzwyczajnym posiedzeniu w dn. 5 października uchwaliła upraszać przez pośrednictwo Jaśnie Wielmożnego Pana [...], iżby dworzec kolei żelaznej mógł być wystawiony ze strony wschodniej miasta mniej więcej na wprost ulicy Przejazd, na plantach miejskich, pomiędzy ulicą Targową a miejskim zagajnikiem”.

W ten sposób centrum miasta miałoby się stopniowo przesuwać w tamtym kierunku, a kolej stałaby się jego osią komunikacyjną. Ale już 16 listopada 1866, rok po otwarciu linii (ruch pasażerski podjęto dopiero 1 czerwca 1866), Bloch sugerował w liście do władz miasta, że kolej powinna jednak przecinać centrum Łodzi wiaduktami nad ulicą Dziką i Piotrkowską. Wydaje się, że niepodjęcie wówczas tej odważnej decyzji i zaniechanie projektu przeciągnięcia linii przez słabo jeszcze zabudowany odcinek ulicy Piotrkowskiej na zachodni skraj Łodzi stało się głównym powodem późniejszych problemów łódzkiego węzła kolejowego. W miarę rozwoju zabudowy miejskiej plany przeprowadzenia torów przez centrum (np. z 1880 roku) stawały się coraz trudniejsze do akceptacji².



Fabryczne bocznice

Istniejąca stacja w miarę wzrostu przewozów podlegała rozbudowie. W latach 80. XIX w. ponad dwukrotnie powiększono dworzec. Mimo sukcesywnej rozbudowy układu torowego, placów ładunkowych i magazynów towarowych oraz poprawy stanu ulic prowadzących od stacji towarowej z trudem obsługiwała ona cały łódzki przemysł. Dlatego konieczna stała się budowa bocznic, zapewniających bezprzeładunkowy transport kolejowy na tereny fabryk położonych poza bezpośrednim sąsiedztwem stacji. Pierwszą bocznicę fabryczną wybudował ok. 1877-79 roku Karol Scheibler. Od niej odgałęziała się bocznicą do fabryki Grohmana, a długość tej „kolei scheiblerowskiej” osiągnęła 9 km. Dla ułatwienia obsługi kolejowej pozostałych łódzkich fabryk pod koniec lat 80. XIX wieku z inicjatywy grupy łódzkich przemysłowców, reprezentowanych przez J. Kunitzera i J. Heinzla, powstała koncepcja budowy towarowej kolei obwodowej. Zaproponowano budowę dwóch linii wychodzących ze stacji Łódź DŻF-Ł: obwodnica północna miała się odgałęziać od głównej linii na projektowanej stacji Widzew, przecinać ulicę Średnią (ob. Pomorska), mijać od północnego zachodu posiadłości R. Biedermanna na Helenowie, gdzie planowano bocznicę do jego fabryki bawełnianej, dalej bieć przez wieś Bałuty do kolejnej stacji – w Radogoszczu. Stamtąd linia miała zwracać się na południe i docierać od zachodniej strony do zakładów bawełnianych I. K. Poznańskiego. Linia południowa biegłaby wzdłuż torów bocznic Scheiblerowskiej, w rejonie ulicy Fabrycznej odgałęziałaby się bocznicą do fabryki Heinzla i Kunitzera na Widzewie. Obwodnica prowadziłaby natomiast dalej na południe, potem skręcała wzdłuż ulicy Zarzewskiej (ob. Przybyszewskiego) w rejon Placu Niepodległości. Stamtąd skręcałaby na północ do ulicy Kątnej (Wróblewskiego). Dalej linia miała prowadzić przez las miejski, obok browaru Schnerra i fabryki Abła (ob. Tobacco Park) oraz przędzalnię Tietzena przy ulicy Andrzeja na zachód od ulicy Leszno (ob. Żeligowskiego) w rejon cmentarzy, gdzie łączyłaby się z linią północną. W sumie od kolei obwodowej odchodziłoby 12 bocznic fabrycznych, a w przyszłości miała ona uzyskać odgałęzienia do Pabianic i Zgierza. Wkrótce powstało kilka innych konkurencyjnych projektów, ale brak zainteresowania ze strony rządu poprawą komunikacji dla będącego konkurencją dla przemysłu rosyjskiego miasta spowodował ich upadek.

Linia Kaliska

Ślepe zakończenie linii kolszowskiej w centrum miasta nie oznaczało bynajmniej końca projektów połączenia Warszawy i Łodzi z Kaliszem i dalej z granicą pruską pod Skalmierzycami. Kolejne projekty, wysuwane głównie przez kupców i przemysłowców kaliskich, spotykały się jednak z odmowami rządu rosyjskiego, motywowanymi względami wojskowymi: „zwiększanie dróg żelaznych w Zawiślańskim kraju, łączących Warszawę z siecią pruskich linii kolejowych, w wojskowo-politycznym znaczeniu nie przedstawia się korzystnie, dopóki nie będą wybudowane drogi żelazne łączące centrum imperium z Królestwem Polskim”. Co ciekawe, zainteresowanie tym projektem stracił



zarząd Kolei Fabryczno-Łódzkiej i na przełomie lat 70. i 80. XIX w., kiedy wydanie koncesji na budowę linii z Łodzi do Kalisza wydawało się najbliższe, Bloch był już zaangażowany w plany budowy linii z Dąbrowy do Dębina z odgałęzieniami do Ostrowca i Kuluszek. Ostatecznie jego projekt został zaakceptowany i zrealizowany do 1885 roku, a sprawę kolei kaliskiej odłożono na czas późniejszy. Dopiero poprawa stosunków prusko-rosyjskich po 1894 roku i zmiana na stanowisku gubernatora warszawskiego pozwoliły na powrót do tej koncepcji. Na początku 1898 roku naczelnik Sztabu Generalnego Rosji oświadczył, że przeszkody natury wojskowej nie istnieją, o ile planowana linia będzie szerokotorowa i będzie prowadzić z Łodzi również do Warszawy. Wnioski o zezwolenie na przeprowadzenie robót wstępnych złożyło konsorcjum umocowane w kręgach rosyjskich (Schen i Tyzenhausen; linia Warszawa – Łódź – Kalisz, obwodnica Łodzi i odgałęzienie Łódź – Słotwiny dla połączenia z Koleją Dęblińsko-Dąbrowską), a w konsekwencji oczywiście i Bloch, oraz kilka innych komitetów. Do przedstawienia oferty został też przez władze nakłoniony zarząd Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, dla której inwestycja w linię o odmiennej (rosyjskiej) szerokości toru, ściśle nadzorowaną przez państwo, nie była wcale korzystna. Ostatecznie ukazem carskim z 14 kwietnia 1900 roku budowę i eksploatację planowanej linii przyznano „wiedence”.

Wymóg budowy linii jako szerokotorowej oznaczał, że szanse na budowę wspólnej, centralnej stacji w Łodzi są znikome. Dodatkowo wprowadzenie linii do centrum miasta oznaczało wyższe koszty wykupu gruntów i perspektywę licznych protestów właścicieli nieruchomości. Od początku 1901 roku w Łodzi trwały ożywione dyskusje nad lokalizacją stacji. W pracach powołanej w tym celu komisji uczest-

niczyli między innymi Poznański, Silberstein, Geyer i Biedermann. Z ogólnego projektu wiadomo już było, że linia ominie miasto od zachodu (zgodnie z ówczesnymi koncepcjami Sztabu Generalnego dworce należało sytuować w pewnym oddaleniu od miast, aby móc utrzymać w tajemnicy przewozy transportów wojskowych oraz lepiej kontrolować ruch pieszych i pojazdów na drodze wiodącej do dworca). Tym niemniej grupa skupiona wokół J. Kunitzera, właściciela fabryki na Widzewie, popierana przez prezydenta J. Pieńkowskiego, radnego E. Herbsta i właścicieli fabryk w południowej części miasta, próbowała w Petersburgu przeforsować własną wizję, według której linia kaliska miałaby dochodzić do miasta od wschodu. Stacja osobowa znajdowałaby się przy skrzyżowaniu ulicy Dzielnej (obecnie Narutowicza) i Zagajnikowej (Kopcińskiego), a towarowa wzdłuż Zagajnikowej, między ulicami Przejazd (Tuwima) a Rokicińską. Dodatkowo miałyby powstać stacje Radogoszcz i Chojny, a ulec likwidacji dotychczasowa stacja Łódź (Fabryczna). Jednak koncepcji tej nie poparł ani generał Imeretyński, ani Minister Komunikacji. Tak więc dyskusja toczyła się dalej wokół wariantów „zachodnich”. Pierwotny projekt przewidywał lokalizację dworca na gruntach majątku Brus, stosunkowo daleko od miasta. Komisja zaproponowała przybliżenie linii do Łodzi i poprowadzenie jej skrajem lasu miejskiego, z usytuowaniem dworca u wylotu ulicy Benedykta (obecnie 6 Sierpnia). Ostatecznie jednak wybrano lokalizację na przedłużeniu ulicy Podlesie (Karolewskiej), w przeważającej części na gruntach lasu miejskiego. Linie szerokotorową Warszawa – Łódź – Kalisz otwarto 15 listopada 1902 roku.

Gdy było już wiadomo, gdzie będzie budowana szerokotorowa Kolej Kaliska, naturalnym dążeniem Towarzystwa Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej stało się połączenie jej z również szerokotorową Koleją Dęblińsko-Dąbrowską w Słotwinach. W ten sposób zamierzano wyeliminować, przynajmniej częściowo, pośrednictwo „wiedunki” w sprowadzaniu do Łodzi surowców z Zagłębia oraz skrócić drogę ekspediowania towarów na południowy wschód imperium (z pominięciem Warszawy). W 1901 roku Bloch uzyskał koncesję na niejako pozostałą część koncepcji Tyzenhauzena, tj. szerokotorową linię ze Słotwin do nowej stacji rozrządowej Widzew i linię obwodową Widzew – Chojny – Karolew – Łódź Kaliska opasującą miasto od południa, poza jego ówczesnymi granicami. Linia obwodowa uzyskała tory obu szerokości, rosyjskiej i europejskiej, oraz łącznicę Karolew – Retkinia do odnogi kaliskiej DŻWW. W ramach tej samej inwestycji wybudowano ponadto drugi tor normalny z Koluszek do Łodzi (Fabrycznej), do której doprowadzono z Widzewa dodatkowo tor szeroki (w splocie z normalnym) i powiększono po raz drugi tamtejszy dworzec.

Ruch na kolei obwodowej i linii do Słotwin otwarto 8 maja 1903 roku. Na dworcu kaliskim perony po wschodniej stronie budynku były przeznaczone dla pociągów Kolei Fabryczno-Łódzkiej (przydworcowy dla linii słotwińskiej, wyspowy dla normalnotorowej koluszkowskiej), a zachodnie – dla Warszawsko-Wiedeńskiej (tzw. odnogi kaliskiej).

Ale już od 1896 roku z Łodzi (późniejszej Fabrycznej) do Kuluszek oprócz pociągów towarowo-osobowych odchodziły składy wyłącznie pasażerskie, pojawiły się też wagony bezpośrednie do Warszawy.

Stacja Karolew służyła głównie do obsługi ruchu towarowego. Dla usprawnienia ekspedycji towarów z linii normalnotorowej w kierunku Kalisza bez ich szkodliwego przeładowywania na stacji Łódź Kaliska urządzono stanowisko do wymiany zestawów kołowych wagonów towarowych systemu Breidsprechera. Z zespołu stacji Łódź Kaliska/Karolew zaczęto wyprowadzać bocznice do pobliskich zakładów, a największą z nich była wybudowana w 1905 roku bocznicą do fabryki I. Poznańskiego.

Dalsze projekty wyprowadzenia z Karolewa linii do Wieruszowa i w kierunku Łęczycy nie zostały niestety zrealizowane do wybuchu pierwszej wojny światowej, po której Towarzystwo Kolei Fabryczno-Łódzkiej zaniechało działalności, a ruch na jego liniach prowadziły Polskie Koleje Państwowe (koleje Warszawsko-Wiedeńska z odnogą kaliską i Dęblińsko-Dąbrowska z odnogą Bzin – Kuluszki/Słotwiny zostały upaństwowione jeszcze przez rząd rosyjski odpowiednio z końcem 1911 i 1900 roku).

W ten sposób został ukształtowany zasadniczy, dualny układ łódzkich dworców, niedogodny dla podróżnych przejeżdżających przez miasto z przesiadką. Nie zmienił tego fakt, że w czasie pierwszej wojny światowej wszystkie linie szerokotorowe na terenie zajętym przez Niemców zostały przebudowane na szerokość europejską, a śladem po dawnym układzie torów jest dziś już tylko lokalizacja wyspowych dworców Łódź Chojny, Karolew (ob. Łódź Kaliska Towarowa) i Łódź Kaliska.



Jedyny w swoim rodzaju?

Warto zwrócić uwagę, że układ przestrzenny łódzkiego węzła kolejowego, określany czasem jako „jedyny w swoim rodzaju”, jest bardzo podobny do sytuacji węzła warszawskiego z 1918 roku i stanowi podręcznikowy przykład układu linii i dworców kształtowanego w systemie prywatnego budownictwa kolejowego.

Tam, gdzie koleje upaństwowiono jeszcze w XIX wieku (np. w Prusach), dość szybko następowała przebudowa i konsolidacja węzłów z wytworzeniem dominującego dworca centralnego. Niedogodności węzła warszawskiego dostrzeżono już w latach 90. XIX wieku, ale dopiero w dwudziestoleciu międzywojennym udało się zrealizować naszkicowane wówczas plany budowy linii średnicowej (częściowo w tunelu) i dworca głównego. Inwestycja ta wywoływała liczne kontrowersje oraz protesty architektów i urbanistów obawiających się zniszczenia panoramy miasta wiaduktem kolejowym nad Powiślem. Sprawa była dyskutowana nawet w Sejmie. Ostatecznie względy praktyczne zwyciężyły i dziś Warszawa szczyci się sprawnym systemem komunikacji kolejowej.

W Łodzi decyzji takich w stosownym czasie zabrakło. Bezpośrednio po odzyskaniu niepodległości powstało co prawda kilka koncepcji zamknięcia pierścienia obwodnicy miejskiej wraz z koniecznymi łącznicami oraz przebudowy stacji Łódź Fabryczna do rangi dworca centralnego (projekt inż. E. Szenfelda) lub wzniesienia całkiem nowej stacji bardziej na wschód od istniejącej (projekt A. Goldberga), ale trudna sytuacja gospodarcza II Rzeczypospolitej i konieczność usunięcia przede wszystkim ogromnych zniszczeń wojennych nie pozwoliły na ich realizację. Plany te wiązały się bowiem nie tylko z wielkimi nakładami finansowymi na budowę infrastruktury kolejowej, ale i znacznymi ingerencjami w tkankę miejską.

W 1919 roku podjęto jedynie przygotowania do budowy łącznika z Widzewa do Zgierza, mającego być elementem planowanej magistrali Łódź – Kutno – Sierpc – Brodnica – (Działdowo), odgałęziającej się od starej trasy „wiedenki” w Będzelinie pod Koluszkami (docelowo miał też powstać niezależny odcinek południowy ze Śląska przez Zduńską Wolę). Roboty na odcinku Widzew – Zgierz, przerwane wojną z bolszewikami, zostały ukończone w zasadniczej części dopiero w 1926 roku, a ostatecznie u progu lat 30. Odcinek ten wraz z rozbudowaną nieco stacją rozrządową Widzew i nieukończoną do wybuchu drugiej wojny mijanką oraz ładownią Radogoszcz miał jednak znaczenie tylko w ruchu towarowym i do dziś nie odegrał istotnej roli w rozwiązywaniu problemów komunikacyjnych miasta³.

Kolejną inwestycją mającą na celu zmniejszyć uciążliwość stacji Łódź Fabryczna dla miasta i uporządkować tereny wokół dworca było przeniesienie placów ładunkowych i składowych na teren tzw. Polesia Widzewskiego (między ulicami Rokicińską, Konstytucyjną i Wydawniczą). Roboty rozpoczęto ok. 1926 roku, ale do wybuchu wojny wybudowano tylko część torów i rampę wojskową. W zamian za tereny Polesia Widzewskiego, które miały być notarialnie przekazane przez łódzką



gminę na rzecz PKP, kolej przekazała miastu w 1932 roku wykupione niecały rok wcześniej wraz z całą Koleją Fabryczno-Łódzką grunty między ulicami Sienkiewicza i Kilińskiego oraz między Węglową, Składową i Kilińskiego, skracając tory i likwidując place węglowe. Po wojnie tereny Polesia Widzewskiego nie zostały jednak przekazane kolei, wobec czego niedokończoną stację zlikwidowano i powstał tam tylko zespół bocznic zakładowych. Wykup Kolei Fabryczno-Łódzkiej przez Skarb Państwa umożliwił PKP rozbudowę budynku dworcowego, który przybrał formę znaną nam do końca jego istnienia. Od 17.11.1934 roku z Dworca Fabrycznego odjeżdżały legendarne już ekspresowe pociągi motorowe do Warszawy osiągające czas przejazdu 1,5 godziny.

Usprawnienie ruchu towarowego uwzględniał też opracowywany przez inż. Christopha Rancke w drugiej połowie lat 20. nowy plan regulacyjny miasta przewidujący budowę – oprócz wspomnianej stacji Radogoszcz – nowej stacji towarowej na projektowanym odcinku Łódź Chojny – Bedoń. Plan ten został zrealizowany przez Niemców dopiero w okresie drugiej wojny światowej. Zadaniem nowej stacji było formowanie i obsługa pociągów wojskowych zmierzających na front wschodni i składów zeń powracających. W tym celu oprócz stacji rozrządowej powstała tam nowa parowozownia. Podobnie rozbudowano wówczas stację Łódź Widzew i wznieśliśmy łącznie pomiędzy obiema tymi stacjami rozrządowymi.

W czasie drugiej wojny rozpoczęto modernizację linii, budynków i urządzeń sterowania ruchem na stacjach. Proces ten był kontynuowany w powojennych już latach. Inwestycje realizowane po odzyskaniu niepodległości służyły usprawnieniu pracy kolei (elektryfikacja węzła, budowa drugiego toru z Łodzi Kaliskiej do

Zgierz, przełożenie odcinka do Bedonia w obrębie stacji Łódź Olechów, budowa drugiej pary torów z Bedonia do Gałkówek, modernizacja stacji Łódź Olechów, budowa nowych przystanków osobowych, bezkolizyjnych skrzyżowań z drogami kołowymi i in.) i poprawie obsługi ruchu towarowego (budowa stacji Łódź Żabieniec i Łódź Dąbrowa Przemysłowa oraz licznych bocznik), lecz nie zmieniły już ukształtowania węzła. Idea połączenia stacji Łódź Fabryczna i Łódź Kaliska powróciła co prawda w latach 50. XX w., ale plan ten zakończył się na etapie projektów koncepcyjnych stacji i przebiegu tunelu pod miastem.

Do tej śmiałej i niewątpliwie korzystnej dla ruchu pasażerskiego, choć niezwykle kosztownej wizji powrócono w 2007 roku w kontekście planowanej linii Kolei Dużych Prędkości z Warszawy do Wrocławia i Poznania. Jedynym sposobem, aby linia ta przeszła przez Łódź, a nie przez Zgierz, było zaprojektowanie dla niej tunelu pod centrum miasta. Jako najprostsze (projektowo i koncepcyjnie) rozwiązanie przyjęto całkowitą likwidację obiektów stacji Łódź Fabryczna i wybudowanie podziemnego dworca pasażerskiego w miejscu istniejącego historycznego zespołu zabudowań pierwszej łódzkiej kolei, a jednym z istotnych argumentów za takim rozwiązaniem była nie tyle likwidacja torów przecinających miasto⁴, co względy komercyjne związane z obrotem gruntami po zlikwidowanej stacji. Planowany bowiem nowy układ drogowy w rejonie dworca będzie dla mieszkańców miasta tworzył podobną barierę przestrzenną jak niegdyś tory. Nie zadano sobie trudu pogodzenia tej inwestycji z zachowaniem niewielkiej enklawy zabudowanej relikami pierwszej łódzkiej kolei, podobnie jak zatracono legendarny Dworzec Kaliski czy większość świadectw początkowej industrializacji Łodzi.

Mimo historycznie uwarunkowanych mankamentów układu torowego łódzkiego węzła kolejowego jego możliwości wciąż nie są w pełni wykorzystywane na skutek nie najlepszej organizacji ruchu pasażerskiego i niedoinwestowania infrastruktury torowej. Musimy się jako Łódzianie pogodzić z faktem, że we wszystkich krajach o rozwiniętej sieci kolejowej centrum komunikacyjnym jest stolica, w której zbiegają się najważniejsze linie. Takim centrum Łódź się nie stanie nawet po wybudowaniu tunelu średnicowego, zwłaszcza bez poprawy parametrów wiodących do miasta linii. Nie jest też pewne, czy powstanie nowego, przechodniego Dworca Fabrycznego całkowicie wyeliminuje niedogodne dla podróżnych rozczłonkowanie ruchu pasażerskiego pomiędzy dwa dworce (pociągi np. w relacjach Sieradz – Kutno/Łowicz nie będą przejeżdżać przez nowy obiekt) ani czy realizowany obecnie projekt Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej będzie w stanie odwrócić spadkowy trend w przewozach pasażerskich w aglomeracji. Wszystko wskazuje na to, że z bagażem naszej historii będziemy żyć jeszcze długo – starajmy się zatem zawczasu wykorzystać wszystkie jego atuty.

Michał Jerczyński

– redaktor działu historycznego miesięcznika „Świat Kolei”

Ważniejsza literatura:

1. Badziak K., *Geneza i rozwój łódzkiego węzła komunikacyjnego (do 1914 r.)*, [w:] „Rocznik Łódzki”, t. XXI, 1973.
2. Berkiewicz J., *Rys historyczny i ogólne wyniki działalności Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych*, „Inżynier Kolejowy” 3/1927.
3. Daszkowski L., *Rys dziejów Towarzystwa Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej – Karta do historii kolejnictwa polskiego*, „Inżynier Kolejowy” 3/1936.
4. Garncarska B., *Fortuna kołem się toczy*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź 1963.
5. Hilchen H., *Historia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej 1835-1848-1898*, Kraków 1912.
6. Jerczyński M., Roszak T., *Szlakiem łódzkiej kolei*, Piątek Trzynastego, Łódź 2003.
7. Kuźko W., *Łódzki węzeł kolejowy: 1859-1939. Przyczynek do historii kolejnictwa*, Wyd. Naukowe Wyższej Szkoły Informatyki, Łódź 2005.
8. Paszke A., Jerczyński M., Koziarski St., *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, CDOKP Warszawa, Warszawa 1995.
9. *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840-1914)*, pod red. R. Kołodziejczyka, PWN, Warszawa 1970.

Przypisy:

1. O szczegółach powstania i budowy „wiedunki” por. Paszke A., Jerczyński M., Koziarski St., *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995.
2. Przykłady Wrocławia czy później Warszawy pokazują, że linię kolejową na estakadzie lub wiadukcie można harmonijnie wpisać w krajobraz miasta.
3. Co więcej, kierowanie tam po wojnie niektórych pociągów pasażerskich w relacjach południkowych (Śląsk - Pomorze) powodowało, że pasażerowie mieli do „wyboru” trzech dworców – Łódź Widzew. Natomiast brak odpowiednich łącznic uniemożliwiał ewentualne prowadzenie pociągów wokół Łodzi bez zmiany czoła na Widzewie i w Zgierzu. Należy wszakże zauważyć, że wprowadzenie tego rodzaju komunikacji w ruchu pasażerskim nie było w zasadzie potrzebne z powodu diametralnie innych potoków podróży w obrębie miasta.
4. Linie kolejowe są stałym elementem wszystkich większych miast i tworzą w nich bariery przestrzenne tylko wówczas, gdy przyległe obszary są słabo zainwestowane i zaniedbane. W dobrze rozwijających się miastach wzrasta liczba dwupoziomowych skrzyżowań torów z ulicami miejskimi, a wysokowartościowa zabudowa szczególnie „obudowuje” szlaki kolejowe.

Fotografie pochodzą ze zbiorów Ryszarda Bonisławskiego

Klub Miłośników Starych Tramwajów

Na dobrym torze

historia



Pasja. Słowo-motor napędowy. Do poszukiwania, analizowania, nauki, działania, wspierania, ochrony. Jeżeli ktoś poszukiwałby żywej definicji tego słowa, polecam mu spotkanie z członkami łódzkiego Klubu Miłośników Starych Tramwajów. Od ponad 30 lat konsekwentnie dążą do obranego celu. Poświęcają czas, energię, oddają wiedzę i doświadczenie. Dzielią się nimi. Rok po roku, dzień po dniu wykonują misterną

pracę nad zachowaniem i przywróceniem do życia tego, co zostało skazane na śmierć. Techniczną śmierć.

Idea powstania w Łodzi organizacji zrzeszającej fanów zabytkowej – choć nie tylko – komunikacji miejskiej została zaszczerpiona przez Zbigniewa Szafrąńskiego. Przeniósł on na łódzki grunt pomysł warszawskich komunikacyjnych hobbystów, którzy zorganizowali się, tworząc stołeczny Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej. Sam Zbigniew Szafrąński wraz z inż. Witoldem Talarem stali się jego członkami. Kolejnym entuzjastą tematu, który tworzył zręby łódzkiego odpowiednika organizacji, był Wojciech Źródłak, ówczesny redaktor zakładowego pisma Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Łodzi „Tramwajarz Łódzki”. W przedsiębiorstwie działała już wtedy zakładowa Izba Tradycji, której opiekunem był jeden z wówczas najstarszych pracowników MPK Mieczysław Janaszek. Z inicjatywy Zbigniewa Szafrąńskiego doszło do spotkania z Włodzimierzem Talarem, Januszem Kowalskim i Wojciechem Źródłakiem. W redakcji „Tramwajarza Łódzkiego” przy ul. Tramwajowej 14 powstał 1 października 1981 roku łódzki oddział warszawskiego KMKM. W zebraniu założycielskim uczestniczył także Leszek Pohoryles, przedstawiciel zarządu stołecznego klubu. Na czele zarządu sekcji łódzkiej stanął Wojciech Źródłak.



Kierunek – muzeum komunikacji

Celem działalności Klubu stało się przede wszystkim gromadzenie materiałów i eksponatów w celu utworzenia Muzeum Komunikacji Miejskiej. Docelowo już ponad 30 lat temu założono utworzenie muzeum w przewidzianej wtedy do likwidacji zajezdni Brus. Ponadto w planie znalazło się przygotowanie monografii dziejów łódzkiej komunikacji miejskiej w części dotyczącej tramwajów. Setna rocznica jej uruchomienia przypadała na 1998 rok.

W krótkim czasie sekcja liczyła 12 członków. Powołano w niej cztery grupy tematyczne: badań społecznych, inwentaryzacji i dokumentacji, rekonstrukcji za- bytkowego taboru i dokumentacji fotograficznej. Na łamach „Tramwajarza Łódzkiego” informowano o działalności Klubu i apelowano do pracowników MPK o weryfikowanie wartości przedmiotów i dokumentów, które miały podlegać likwidacji. W efekcie udało się zachować liczne eksponaty, które w późniejszym czasie zasilili zbiory muzeum.

Uniezależnienie

Z chwilą zakończenia pracy Wojciecha Żródlaka w redakcji „Tramwajarza” związał się on z funkcjonowaniem Izby Tradycji. Należy podkreślić, że Izba była fundamentem dla utworzonego w 2006 roku Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi. Funkcjonowanie w przestrzeni Klubu związane było więc naturalnie z lokalizacją Izby. Zebrania członków odbywały się w pierwszy wtorek miesiąca. Od 1983 roku było to na terenie zajezdni autobusowej przy ul. Limanowskiego 147, natomiast w kolejnym roku, wraz z kolejną zmianą adresu, sekcja spotykała się przy ul. Helskiej 11. W kolejnych latach sie-

dziba zmieniała się jeszcze kilkakrotnie. Raz była w kamienicy przy ul. Kościuszki 93, potem w budynku MPK przy ul. Narutowicza 77, jeszcze później w nieistniejącej już zajezdni autobusowej przy ul. Kilińskiego.

W międzyczasie członkowie Klubu podjęli działania w celu uniezależnienia się. Pierwszym krokiem była zmiana nazwy – w 1994 roku z inicjatywy Mirosława Zbigniewa Wojalskiego przyjęto nazwę Klub Miłośników Starych Tramwajów. Z taką nazwą klub został zarejestrowany jako stowarzyszenie zwykłe. Kilka lat później, jak donosi w 18 numerze „Pantografu” ówczesny prezes stowarzyszenia Łukasz Stefańczyk: „Po naszych kilkumiesięcznych staraniach 14 października 2004 r. o godz. 12.35 stowarzyszenie Klub Miłośników Starych Tramwajów zostało wpisane do Krajowego Rejestru Sądowego i stało się stowarzyszeniem prawnym. W ten oto sposób rozpoczął się nowy rozdział w działalności naszej organizacji, dający znacznie więcej możliwości, ale z drugiej strony wymagający od nas jeszcze większego poświęcenia i zaangażowania”.

Od 1995 roku miejscem spotkań stał się budynek archiwum przy ul. Tramwajowej. Przełomowym wydarzeniem okazała się uroczysta parada tramwajowa zorganizowana w grudniu 1998 roku dla uczczenia setnej rocznicy uruchomienia łódzkich tramwajów. Klub zyskał rzesze miłośników. W kolejnym roku prezesem stowarzyszenia został inż. arch. Paweł Szybilski, klubowy prekursor kolekcjonowania biletów komunikacji miejskiej. Koniec lat 90. to także znaczne zwiększenie liczby oficjalnych miłośników starych tramwajów, szczególnie młodego pokolenia. Wprowadzają oni nowe formy działalności – w tym przełomowy dla funkcjonowania klubu – internet.

„Pantograf” – Pismo Klubu Miłośników Starych Tramwajów

„Bardzo nam się podoba inicjatywa Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie wydawania własnego pisma «Przegubowiec». Tak bardzo nam się podoba, że postanowiliśmy ją naśladować. [...] Będziemy chcieli, aby koledzy otrzymywali numer co miesiąc. Początkowo pismo miał nosić tytuł «Stary Łódzki Tramwaj». – tymi słowami przywitali czytelników redaktorzy pierwszego numeru „Pantografu”. Wydanie z maja 1998 roku w czarno-białej szacie graficznej liczyło tylko cztery strony zeszytowego formatu. Stopniowo zaczęło powiększać swoją objętość, zmieniać także szatę graficzną.

Pierwszy numer donosił m.in. o powstaniu Komisji do Ochrony Zabytków Komunikacji Miejskiej wewnątrz Łódzkiego Oddziału Towarzystwa Opieki nad Zabytkami, ex-librisach, w których występują tramwaje, historii wagonu typu 5N i o zakupie przez klubowicza, ówczesnego studenta Tomasza Adamkiewicza, zniszczonego wagonu typu Sanok – znanego później łodzianom m.in. z odbywających się w nim projekcji filmów na terenie zajezdni przy ul. Północnej.

Za opracowanie typografii i redakcję pierwszego numeru odpowiadał Mirosław Zbigniew Wojalski, który obok Wojciecha Dębskiego i przy współpracy Włodzimierza Hyżego i Wojciecha Źródłaka był autorem publikowanych tekstów.

Także skład redakcyjny ulegał zmianom na przestrzeni lat. Redaktorem naczelnym pisma w 2001 roku został Jan Szulew, a od 2005 roku Wojciech Dębski. W zespole redakcyjnym pracowali również: Radosław Michalak, Łukasz Stefańczyk, Bartosz Stępień, Łukasz Mizerski, samych autorów tekstów było natomiast znacznie więcej. Redakcja w każdym numerze zachęcała członków Klubu do publikowania na jego łamach.

„Pantograf” do 2006 roku ukazywał się stosunkowo regularnie. Informował o planach i zmianach wewnątrz stowarzyszenia. Numer 4 z grudnia 2001 roku przedstawił m.in. nowy skład zarządu, na którego czele stanął Łukasz Stefańczyk. Pismo zawierało przekrój informacji o tym, co działo się w regionie łódzkim i np. w podobnych stowarzyszeniach na terenie kraju. Pozwala to śledzić skład łódzkiego taboru i zmiany taryfowe ustalane przez przewoźników. W dziale aktualności przez kilka kolejnych numerów informowano np. z dokładnością dzienną o losach pierwszego łódzkiego Cityrunnera. Dowiemy się z nich, kiedy dokładnie pojawił się w Łodzi, kiedy po raz pierwszy zaprezentowano go publicznie oraz kiedy i na jakiej trasie odbył swój pierwszy regularny kurs. Po 2006 roku pismo wznawiane było kilkakrotnie, głównie w związku z obchodzonymi jubileuszami. Tematem przewodnim numeru 33 z listopada 2008 roku była 80. rocznica funkcjonowania zajezdni przy ul. Dąbrowskiego. Kolejnego numeru z grudnia 2010 roku – setna rocznica funkcjonowania zajezdni Brus.

„Pantograf” wydawany był przez Klub wyłącznie z jego środków – które w większości pochodziły ze składek członkowskich klubowiczów. Kolportowany praktycznie tylko pomiędzy jego członkami, zainteresowani mogą jednak odnaleźć komplet publikacji m.in. w dziale Zbiorów Regionalnych Biblioteki Wojewódzkiej im. Mar-



szafka Józefa Piłsudskiego. Pierwotnie drukowany był na zwykłym papierze, od 2005 roku na kredzie, co przyczyniło się do znacznej poprawy jakości licznych w piśmie fotografii, reprodukcji i grafik. W końcu 2005 roku wydrukowano go już w kolorze.

Wraz z rozpoczęciem komunikowania się stowarzyszenia za sprawą internetu siła oddziaływania druku zmalała. Szybkość i dostępność informacji zamieszczonej na stronie internetowej jest zdecydowanie większa, ale egzemplarze okolicznościowego Pantografu powinny uświetnić jeszcze niejedną komunikacyjną rocznicę.

Na wirtualnym torze

W szerokim gronie miłośników tramwajów znalazł się szereg specjalistów i studentów różnych dziedzin i posiadanych umiejętności. Uruchomiona 24 lutego 2003 roku strona internetowa, zaprojektowana przez Jana Szulewa, funkcjonuje do dziś. Administruje nią niezmiennie Bartosz Stępień. W listopadzie 2005 roku uruchomione zostało forum internetowe. Wydarzenie to uznawane jest przez klubowiczów za przełomowe. Z jednej strony jest sprawnym narzędziem komunikacji między członkami, z drugiej oknem na świat, przez które zaglądają do klubu kolejni miłośnicy tramwajów i autobusów. Warto odwiedzić stronę, aby się przekonać, jak żywym i pełnym wartościowych informacji jest ona medium (www.kmst.mpk.lodz.pl).

Wobec popularności portali społecznościowych także tam klub posiada swoje miejsce. Kilkuset fanów na jednym z popularniejszych portali to także efekt ciekawej i bieżącej prezentacji tematu w wirtualnym świecie.

Zabytkiem do Łutomierska

Lata 2001-2006 to dwie kadencje zarządu pod przewodnictwem Łukasza Stefańczyka. To okres silnego rozwoju działalności stowarzyszenia w zakresie imprez promujących historię tramwajów i autobusów. Przejazdy okolicznościowe, parady, umożliwienie mieszkańcom skorzystania z przejazdu zabytkowym taborem zdecydowanie wpłynęło na rozpoznawalność klubu w Łodzi. Działa też zdecydowanie na korzyść wizerunku łódzkich przewoźników, których wsparcie jest nieodzowne w realizacji działań w przestrzeni trakcyjnych sieci. Udostępniają oni historyczny tabor, często uczestniczy także tabor należący do prywatnych kolekcjonerów.

Poza okazjonalnymi przejazdami zabytkowych wagonów stowarzyszeniu w ścisłej współpracy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji w Łodzi udało się zrealizować dwa projekty cykliczne, które na stałe wpisały się już w letni pejzaż miasta. Pierwszym z nich jest uruchomienie autobusowej linii A na ulicy Piotrkowskiej oraz tramwajowej linii turystycznej „0”, która w tym roku świętuje 10. rocznicę przejazdu.

Powrót konduktorów

W dniu 3 sierpnia 2003 roku po raz pierwszy uruchomiono kursującą w niedzielę turystyczną linię tramwajową „0”, którą obsługuje tabor historyczny – skład wagonów 5N



i 5ND z początku lat 60. W tym roku na linii pojawi się także wagon GT6 z 1957 roku. Początkowo drukowane były dla tej linii – do 2011 roku kursującej jako linia komercyjna – specjalne bilety. Łódzki przewoźnik zapewnił także motorniczego do obsługi składu. Wagony przeszły konieczne remonty, w tym uzupełniono je o wymagane przepisami dodatkowe wyposażenie. Odtworzono oryginalne napisy na burtach i wewnątrz wagonów. Jednocześnie po 20 latach nieobecności w łódzkich tramwajach pojawili się konduktorzy. Ich funkcję pełnili wolontarystycznie członkowie Klubu. Wyposażeni zostali w czapki konduktorskie, oryginalne torby, szczypce i bileterki, które wypożyczono z Izby Tradycji MPK. W swoich planach Jakub Tarka, obecny prezes stowarzyszenia, wymienia chęć skompletowania pełnego umundurowania konduktorskiego z lat 70.

Nadal odbywają się szkolenia wolontariuszy „drużyny konduktorskiej” w zabytkowych składach. Zakres ich obowiązków nie kończy się na sprzedaży biletów (od 2011 roku na linii turystycznej obowiązują bilety na zasadach ogólnych). Dla utrzymania autentyczności składów drzwi nie są zamykane automatycznie, ale właśnie przez wolontariuszy-konduktorów. Sama trasa linii „0” w pierwszym sezonie zaczynała się w zajezdni przy ul. Dąbrowskiego, dalej wiodła ul. Dąbrowskiego, Rzgowską, Piotrkowską, Żwirki, al. Kościuszki, Zieloną, Pomorską, Legionów i Konstantinowską do pętli na Zdrowiu, z niewielką modyfikacją w drodze powrotnej. Obecnie trasa rozpoczyna się na pętli przy ul. Telefonicznej i dalej biegnie ulicami Pomorską, Legionów,

Konstantynowską do Konstantynowa Łódzkiego, a następnie przez Kazimierz do Lutomierska. Linia nie funkcjonuje już jako „0”, ale jako linia 43.

Miłośnicy

W ubiegłym roku zakończył prezesowską kadencję Bartosz Stępień. Jego miejsce zajął Jakub Tarka. W zarządzie znaleźli się ponadto Łukasz Stefańczyk, Jerzy Wojtowicz, Tomasz Andrzejewski, Przemysław Bakaj, Rafał Mateja, Bogusław Bułala, Bartosz Stępień i Wojciech Źródłak, prezes pierwszego zarządu. Aktualnie klub liczy ponad stu członków. Aby nim zostać, przez rok trzeba aktywnie uczestniczyć w życiu organizacji.

Obecny prezes komunikacją interesuje się od dziecka. Na trop stowarzyszenia wpadł podczas lektury prezentu gwiazdkowego – *100 lat łódzkich tramwajów* autorstwa Mirosława Zbigniewa Wojalskiego. Od 2002 roku obsługiwał przejazdy okolicznościowe, zajmował się zmianami tablic. Bo tablice to jego specjalizacja. W poprzedniej kadencji pełnił funkcję sekretarza. Przejął stery w momencie, kiedy zaczął się materializować zdefiniowany 32 lata temu przez protoplastów Klubu plan utworzenia Muzeum Komunikacji Miejskiej (Muzeum Transportu) w zajezdni Brus.

Szacunki podają, że przez klub „przewinęło się” dotychczas ponad 300 osób. Ci, którzy przychodzili 20 lat temu jako dzieci, dziś przybywają ze swoimi potomkami. To już wielopokoleniowy Klub. Dawni mali fascynaci to dziś dorośli mężczyźni. I kobiety – choć kobiety nie miłują starych tramwajów aż tak licznie. Nie sposób nie zauważyć, że przedsiębiorstwa działające w branży i stowarzyszenie to ciała symbiotyczne. Klub „wychował” już niejednego pracownika MPK. To budujące, kiedy można łączyć pracę zawodową z pasją, a efekty są zapewne obopólne.

Pasjonaci remontów

Na Brusie działają od maja. Przenieśli już tabor z Helenówka, trwają prace porządkowe w licznych pomieszczeniach oraz prace naprawcze na taborze, który parkuje wewnątrz. Na zewnątrz czekają trzy kolejne, jeszcze szczelnie opakowane wagony. Niedawno zakupili przegubowy skład 803 N. Droga do niego była kręta, ale udało się. To zasługa tak klubowiczów, jak i osób, które ich działaniom sprzyjają. To liczny, ale zgrany zespół. Mają jasno wyznaczone cele, niekiedy różni ich metoda ich osiągnięcia.

Obok „drużyny konduktorskiej” drugą największą sekcją Klubu jest zespół zajmujący się renowacją pozyskanych wagonów. Jej członkowie przechodzą szkolenia BHP i działają jako wolontariusze. Jest ich kilkunastu. Remontują sami, jednocześnie ucząc się, jak to robić. Osób, które znają budowę starszych wagonów, mechaników, motorniczych, którzy znają ich budowę i funkcjonowanie, jest w przedsiębiorstwie coraz mniej. Jeżeli nie uda się tej wiedzy odpowiednio wcześniej zgromadzić, to może się okazać, że ona przepadnie i przy kolejnej naprawie jej zabraknie.

Buduje się więc ludzki zasób, który będzie w stanie czuwać nad zabytkowym taborze w kolejnych latach. Tym korzystniejsza pozycja miasta przy two-

zeniu muzeum na Brusie. Kwestia specjalistów w ten sposób zostaje rozwiązana, a to przy tak specjalistycznej wiedzy ogromna wartość. Tej sekcji należy zapewnić tylko miejsce do działania. Energia i wiedza już czekają.

Nad pracami grupy remontującej wagony opiekę sprawuje Jerzy Wojtowicz. W zajezdni na Brusie wielką estymą darzy każdy z cennych eksponatów, które udało się uratować. Znajduje się tu także ostatni nabytek – tramwaj przegubowy Konstal 803N z lat 70. Obok tramwaj tego samego typu, po przebudowie w zajezdni na Helenówku. Charakterystyczne dla niektórych modeli jest to, że po przebudowie w małych, niestandardizowanych zajezdniach są one pojedynczymi egzemplarzami. Na kolejnym torze w dramatycznym stanie technicznym nadwozie modelu z 1910 roku, najstarszego, który przewoził pasażerów po Łodzi. Wycofane z eksploatacji w latach 50., pełniły funkcję altan, najpierw w ośrodku wczasowym MPK, później sprzedane prywatnym właścicielom stanowiły schronienie działkowiczów, popadając w coraz większą ruinę.



Ciekawym eksponatem jest wagon nauki jazdy z 1951 roku, z podwójnym pulpitem dla ucznia i instruktora, posiadający możliwość symulowania różnego typu awarii. Wyprodukowany w stoczni Gdańskiej pojazd jest sprawny – tj. jeździ, ale wymaga gruntownej renowacji.

Kolejna ciekawostka to pojazd wieżowy z podnośnikiem. Z tyłu posiada niewielkich rozmiarów platformę, która zrobiła duże wrażenie na uczestnikach parady pojazdów technicznych.

Najstarsze modele – te z 1910 roku – oczekują na swoje drugie życie szczelnie opakowane w niebieską folię. Przepasane innym mocowaniem przypominają nieco instalacje Christo Jawaszewa, a i skojarzenie z *Drżącymi Maszynami* grupy Łódź Kaliska, prezentowanymi w Atlasie Sztuki, wydaje się nie mniej refleksyjne. I oni uprawiają wciągającą sztukę. I oni chronią przed zapomnieniem to, co stanowi element łódzkiej tożsamości. Sama konstrukcja głównej hali zajezdni i mnogość zgromadzonych w niej elementów pozwala na wciągającą przygodę w stylu industrialnym. Wyprawę na Brus polecam szczególnie amatorom fotografii, lubiącym poszukiwanie harmonijnych detali w pozornym chaosie.

W zajezdni parkują także dwa utrzymane w bardzo dobrym stanie wagony Tomasza Adamkiewicza – Sanok z nr 17 oraz 5N z numerem 154. Są tu wagony należące do MPK Łódź Sp. z o.o., wagony Klubu i prywatne. Jak opisuje Jerzy Wojtowicz, klub jest społecznością otwartą, w której różne grupy przenikają i uzupełniają się wzajemnie. Nie wyznacza się granic, bo ustalanie ich płynności trwa już od ponad 30 lat.

Wbrew pozorom płynącym z nazwy stowarzyszenia wśród jego członków są miłośnicy tramwajów tak starych, jak i współczesnych oraz innych pojazdów komunikacji miejskiej. Są tu kolekcjonerzy biletów i kart pocztowych, pasjonaci fotografii komunikacyjnej i amatorzy modelarstwa. O szerokim wachlarzu zainteresowań klubowiczów świadczy szereg działających sekcji tematycznych: historyczna, filatelistyczno-filumenistyczna, taboru i techniki, autobusowa, biletowa, fotograficzna, modelarska, torowisk i sieci, aktualności oraz turystyczna. Należy podkreślić, że klubowicze cenią sobie niezależność. Większość dokonanych zakupów dokonuje się za sprawą składek członków i dobrej współpracy zewnętrznej. Stałym partnerami działań są od lat Muzeum Komunikacji Miejskiej oraz spółki przewozowe. Niezależność w działaniu to swoboda, ale i finansowe ograniczenia. Nie wszystko udaje się zorganizować wyłącznie własną pracą, a taboru wymagającego kompleksowej renowacji ciągle przybywa.

Efekty działalności Klubu Miłośników Starych Tramwajów na stałe wpisały się już w pejzaż Łodzi. Charakterystyczny tabor kursujący niegdyś regularnie, dziś nostalgicznie nastraja świadków ich dawnego życia. Publikacje i książki klubowych historyków przybliżają, promują i utrwalają ślady przeszłej Łodzi. Miłośnicy starych tramwajów są blisko osiągnięcia swojego niemłodego już celu. Plany wpisania

części floty do ewidencji zabytków są także coraz bliższe realizacji. Zajeżdźnia na Brusie odzyskuje powoli dawny blask. Konduktorzy linii turystycznej już niebawem wyruszą w podróż w pełnym umundurowaniu.

Barbara Gortat

Za rozmowę dziękuję panom Jerzemu Wojtowiczowi i Jakubowi Tarce.
Za przekazane materiały dziękuję panu Bartoszowi Stępniewi.

Literatura:

Pantograf – nr 1 (1), maj 1998, KMST

Pantograf – nr 1/2001 (4), grudzień 2001, KMST

Pantograf – nr 2/2002 (6), luty 2002, KMST

Pantograf – nr 1/2005 (18), luty 2002, KMST

KMST. Zarys dziejów działalności, 2011 (materiał KMST, niepublikowany)

Strona KMST: www.kmst.mpk.lodz.pl

Strona Wojciecha Dębskiego „Łódzkie tramwaje i autobusy”: www.mkmlodz.webd.pl

Fot. autorka

Muzeum Komunikacji Miejskiej

Łódzka historia transportu

historia

Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi jako komórka organizacyjna otwarte zostało we wrześniu 2006 roku. Stanowi kontynuację działającej od 1977 roku Izby Tradycji MPK (w latach 70. nazywała się Izbą Tradycji i Perspektyw). Na podstawie zbiorów tej placówki można prześledzić realia funkcjonowania komunikacji miejskiej na przestrzeni 115 lat jej istnienia. Bogata kolekcja fotografii pozwala przenieść się do końcówki XIX wieku i analizować kolejne etapy rozwoju taboru i siatki połączeń czy zaobserwować rozwój kultury podróżowania, która narodziła się wraz z wprowadzeniem w przestrzeń miasta tramwajów. Muzeum stoi obecnie w przededniu wielkich przekształceń. Można powiedzieć, że jeśli plany się powiodą, to zmieni się dosłownie wszystko, poczynając od jego lokalizacji poprzez ekspozycję aż do instytucji zarządzającej. Na początek proponuję, abyśmy uświadomili sobie, jak ważną rolę pełni komunikacja miejska we współczesnych miastach, jak ściśle jej rozwój i sprawne funkcjonowanie wpływa na ekonomię, pozycję i prestiż miasta na tle innych ośrodków, wreszcie jak warunkuje poziom życia mieszkańców. Chciałbym, abyśmy prześledzili, jak doszło do tego, że dziś bez transportu nie ma miast, a bez miast nie ma transportu. W tym celu posłużę się m.in. opiniami ze znanego już w środowisku łódzkich propagatorów komunikacji miejskiej wykładu Tomasza Bużałka, który odbył się w Świetlicy Krytyki Politycznej w Łodzi 8 maja 2012 roku¹.

Aby dobrze zrozumieć rolę transportu zbiorowego w naszym życiu, musimy prześledzić, jak zachodziły i ciągle przebiegają procesy urbanizacyjne. Obecnie połowa ludności świata żyje w miastach, a tendencja przeprowadzania się do ośrodków miejskich jest cały czas rosnąca. Dzieje się tak dlatego, ponieważ miasto jest bardziej ekonomiczne od wsi. Powód powstawania miast jest banalny, po prostu w miastach łatwiej się żyje – znacznie ułatwiona jest wymiana towarów, usług, myśli, a dzięki temu żyjemy intensywniej, produkujemy więcej, lepiej gospodarujemy czasem. Dlatego liczba miast i aglomeracji cały czas rośnie.

Wielkość miast ściśle zależy od możliwości swobodnego przemieszczania się po nich. Do XIX wieku istniały prawie wyłącznie miasta piesze, w których ludzie swoje najważniejsze potrzeby byli w stanie załatwić, podróżując nie więcej niż

godzinę dziennie. Jest to wartość, jaką człowiek jest w stanie znieść spokojnie bez zbytniego zmęczenia. Oznaczało to, że w promieniu pół godziny od miejsca zamieszkania znajdowało się wszystko to, co było potrzebne do życia. Skala miasta powodowała, że chodzenie po nim w zupełności wystarczało. Oczywiście nie oznaczało to, że owe pół godziny zajmowało przejście od granicy do granicy, tylko raczej od granic do centrum miasta.

Wiek XIX wszystko nieodwracalnie zmienił. Przyniósł odpływ siły roboczej z rolnictwa, mechanizację, przemysł. Ten rozsadził przestrzeń miasta, czyli wyszły one poza granice fortyfikacji, które wraz z rozwojem technik wojennych też stały się bezużyteczne. Miasto zaczęło się rozlewać, robiło to natomiast w bardzo charakterystyczny sposób – prawie zawsze wzdłuż linii transportu publicznego, najczęściej był to nowo powstający transport szynowy. Odwołując się do łódzkiego przykładu, możemy mówić o rozbudowie południowych części Łodzi, wzdłuż linii tramwajowej do Pabianic. Osadnictwo stawało się intensywniejsze wzdłuż linii transportu publicznego, on dawał dojazd, zachowując regułę 30 minut do celu.

Ale wraz z rozwojem miast zaczęła różnicować się gęstość zabudowy – im dalej od centrum, tym była ona skromniejsza i radsza. Odpowiedzią na ten trend w XX wieku okazał się zupełnie nowatorski wynalazek, a mianowicie samochód. Dzięki niemu możliwe stało się osiedlanie coraz dalej, ale przez to również podróż do miejsca pracy w centrum trwała coraz dłużej. W efekcie, kiedy znaczna część boga-



cącego się społeczeństwa zrealizowała swoje marzenie i wybudowała domek pod miastem, pojawił się problem z codziennym dojazdem do pracy, szkoły czy nawet sklepu. Bez samochodu nie dało się żyć, a obsłużenie olbrzymich połaci terenu usianego domkami jednorodzinnymi było nieopłacalne. Ogromna ilość samochodów sprawiła, że pojawiły się korki, korki zmusiły władze do budowy jeszcze szerszych ulic, ale te znów zapełniały się autami i wydawać by się mogło, że to błędne koło będzie trwało jeszcze długo. Ale w latach 70. przeciął je kryzys paliwowy. Dzięki niemu uświadomiono sobie, że zasoby ziemi, takie jak paliwa, ale również grunty, które można przeznaczyć na jezdnie, są ograniczone i należy zacząć myśleć o alternatywnych metodach transportowania mas ludności. Tak narodziła się wizja miasta zrównoważonego rozwoju.

Miasto zrównoważonego rozwoju myśli o tym, jak ekonomicznie gospodarować przestrzenią. To, do czego może doprowadzić rozlewanie się miast, a przez to zerwanie równowagi pomiędzy przestrzenią przeznaczoną dla transportu publicznego i indywidualnego, możemy obserwować na przykładzie Detroit, które w momencie pisania tego tekstu właśnie ogłosiło upadłość. W bardzo wielkim uproszczeniu możemy stwierdzić, że zostało ono „zjedzone” przez samochody. Miasto opuściło ponad milion mieszkańców, a ci, którzy zostali, nie są w stanie nawet dojechać do pracy, ponieważ bez samochodu, na który ich zresztą nie stać, nie mają możliwości przemieszczać się po olbrzymim obszarze Motor City. Detroit poniosło wielkie koszty społeczne zupełnej rezygnacji z transportu publicznego.

Miasto transportu publicznego

Ponieważ to, co nas kosztuje w transporcie indywidualnym samochodem, to nie tylko nasze osobiste wydatki na paliwo czy ubezpieczenie, ale cały szereg dalszych kosztów pośrednich, które przerzucane są poprzez podatki na wszystkich obywateli, niezależnie od tego, czy korzystają z własnego samochodu, czy też nie. Jeśli gdzieś jedziemy, emitujemy spaliny, które oddziałują na dużą liczbę osób. Społeczność ponosi w tym przypadku koszt leczenia większej liczby osób chorych, chociażby na astmę. Wyciekające płyny oraz solenie dróg zimą zanieczyszcza glebę. Hałas i drgania niszczą budynki i obniżają znacząco komfort życia ludzi mieszkających przy ulicach. Liczne wypadki implikują koszty naprawy zniszczonej infrastruktury, a co ważniejsze – olbrzymie koszty finansowe leczenia rannych oraz społeczne w przypadku śmierci uczestników wypadków. Rozbudowana infrastruktura drogowa łączy się z koniecznością posiadania służb porządkowych, takich jak na przykład policja drogowa, która dba o ład na szlakach komunikacyjnych, oraz z samym utrzymaniem dróg w odpowiednim stanie. Po stanie ulic w Łodzi widzimy wyraźnie, że nie stać nas na taką ich liczbę, a jednak budujemy kolejne. Idąc dalej, można mówić o stratach poniesionych przez stanie w korkach, które bardzo realnie można przeliczyć na zmarnowane robo-



czogodziny milionów pracowników. Kolejnym problemem jest koszt zajętości terenu. W miejscu ulicy czy parkingu nie powstanie biuro ani kamienica, na których można zarobić. Wreszcie na koniec możemy mówić o degradacji struktur społecznych.

Żeby przewieźć taką samą liczbę osób, potrzebujemy albo jedną linię metra lub kolei, albo 4 linie tramwajowe, albo autostradę o 30 pasach. To pokazuje skalę. Jest gigantyczna różnica w tym, czy poruszamy się po mieście tramwajem, czy samochodem, chociażby w zapotrzebowaniu na grunty miejskie. Jeśli spojrzymy na miasto jako całość, to dojdziemy do wniosku, że nie opłaca się mu nadmierna rozbudowa dróg, ponieważ pochłonie to zbyt dużo pieniędzy. Na tym opiera się „miasto transportu publicznego”. Poruszanie się transportem publicznym jest zdrowe dla miasta.

Wiedzieli o tym XIX-wieczni władarze Łodzi, dlatego tak ochoczo zgodzili się na powstanie tutaj pierwszych w Królestwie Polskim tramwajów elektrycznych. Zamierzenie to udało zrealizować się 23 grudnia 1898 roku i od tego momentu historia komunikacji miejskiej łączy się nierozdzielnie z historią naszego miasta. Wprowadzenie tego środka lokomocji było podyktowane rachunkiem ekonomicznym. Na zatłoczonych i nierównych nawierzchniach łódzkich ulic tramwaje okazały się świetnym rozwiązaniem. Powstały z inicjatywy największych fabrykantów, a przodownikiem grupy inwestorów był Juliusz Kunitzer zwany „ojcem” łódzkich tramwajów. Z początku fabrykantom zależało na pojazdach szynowych nie po to, aby mogli nimi dojeżdżać robotnicy do pracy w fabrykach, ale przede wszystkim, aby usprawnić trans-

port towarów po mieście. W pierwszym okresie funkcjonowania komunikacji publicznej w Łodzi była ona za droga dla przeciętnego pracownika fizycznego, ale pomimo tego od samego początku korzystało z niej tysiące ludzi.

Pierwszymi wagonami wykorzystywanymi przez Konsorcjum Kolei Elektrycznych Łódzkich (K.E.Ł.), bo tak nazywała się spółka, która wygrała przetarg na budowę sieci tramwajowej, były wagony typu Herbrand VNB-125. W sumie do roku 1915 przedsiębiorstwo posiadało 110 wagonów tego typu, a ostatnie z nich przestały jeździć po łódzkich ulicach w 1958 roku. Niektóre jeździły dłużej, ale przerobione na doczepki. Natomiast w 1968 roku odrestaurowano w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym wagon silnikowy Herbrand z 1910 roku i jeździ on do dziś jako wagon historyczny, stanowiąc jeden z najcenniejszych eksponatów muzeum. Dzisiejsi mieszkańcy Łodzi są dosyć dobrze zaznajomieni z wyglądem zewnętrznym omawianego modelu za sprawą tak zwanego „trambusa”, który jeździ po ul. Piotrkowskiej jako atrakcja turystyczna. Nie wszyscy zapewne mają świadomość, że konstrukcja ta odwołuje się swoim wyglądem do tych pierwszych wagonów, które przemierzały łódzkie ulice.

Zabytki w ogródkach

W ostatnich latach pozyskano kilka egzemplarzy wagonów typu Herbrand, które zostały sprzedane po zakończeniu swojej służby w firmie przewozowej z przeznaczeniem na domki letniskowe czy szopy na altanki. Sprowadzono do Łodzi z powrotem pudła trzech wagonów pierwszej generacji tramwajów miejskich. W 2003 roku z Królowej Woli koło Inowrocławia ściągnięto Herbranda GE-58/U-107c nr 336 (z 1911 lub 1914 roku) oraz tzw. doczepy „belgijskie” nr 371 (1910 rok). Natomiast rok później z samego Inowłódza nadwozie wagonu typu Herbrand VNB 125, które przez 32 lata służyło tam jako szopa na narzędzia. Owe trzy pudła oczekują obecnie na remont, służąc jednocześnie za przykład dawnych technologii wykorzystywanych przy budowie tramwajów, tak różnych od współczesnych (Bartosz Stępień, *Herbrandy: pierwsze łódzkie tramwaje*, [w:] „Kurier MPK”, kwiecień-maj-czerwiec 2013, s. 7). Niektóre oryginalne tramwaje, które kilkadziesiąt lat temu jeździły po Łodzi, do dziś stoją w ogródkach. Być może dojdzie do sytuacji, że jedna lub dwie sztuki znów odżyją i powrócą na ulice. Jednakże aby tak się stało, potrzeba bardzo dużych środków finansowych, determinacji i zapału do pracy.

Tej natomiast nie brakuje członkom Klubu Miłośników Starych Tramwajów, który jest bardzo ściśle związany z Muzeum Komunikacji Miejskiej i daje mu dużo witalności, a jego członkowie często wypełniają salę muzealną w zajezdni przy ul. Wierzbowej. Można powiedzieć, że Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi opiera się na dwóch filarach. Pierwszym z nich są jego pracownicy oraz pasjonaci zebrani wokół tej instytucji, dla których jest ona punktem węzłowym, miejscem spotkań, można byłoby zażartować, że wręcz zajezdnią służącą do wymiany spostrzeżeń lub konfronto-

wania prywatnych zbiorów. Drugą podstawą jest kolekcja kluczowych eksponatów, czyli wagonów tramwajowych oraz autobusów, które stanowią o wartości tego typu placówki. Zarówno pod jednym, jak i drugim względem Łódź ma się kim i czym pochwalić. Obrazu dopełnia lista ponad 5 tys. drobniejszych pamiątek składających się na ekspozycję muzealną. Znajdziemy tam wszystko to, co każde szanujące się muzeum komunikacji powinno posiadać, czyli między innymi: tablice, rozkłady jazdy, bileterki, mundury, opisy tras, na jakich kursowały pojazdy przez ostatnie sto lat. Wzrok przykuwają również bardzo szczegółowe unikatowe modele wykonane przez Wiktora Jarzynę z Aleksandra Łódzkiego oraz małe dioramy Andrzeja Bakaja, Pawła Szybalskiego czy Wojciecha Dębskiego. Ponadto Muzeum prowadzi cykl zajęć dla najmłodszych pod nazwą *Akademia Kulturalnego Pasażera*, podczas których dzieci uczą się, jak należy zachowywać się w pojazdach komunikacji miejskiej, a także poznają najciekawsze fakty z historii tramwajów i autobusów i mają okazję stanąć za sterami makiety tramwaju.

Być może już w niedalekiej przyszłości te i inne zajęcia edukacyjne będą mogły odbywać się w zupełnie nowej scenerii. Planowane są znaczące przekształcenia Muzeum Komunikacji Miejskiej. W związku z adaptacją Elektrowni EC-1 na interaktywne centrum nauki powstała koncepcja, aby stworzyć pod jego auspicjami duże, multidyscyplinarne Muzeum Techniki. Podstawową placówką byłoby EC-1, które posiadałoby dwa oddziały – Skansen Lotniczy oraz Muzeum Komunikacji Miejskiej na





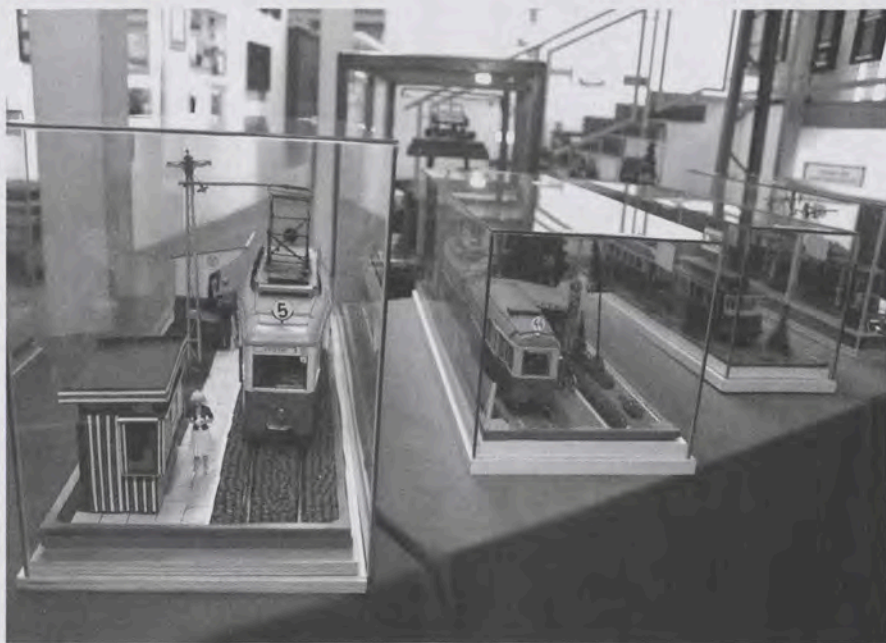
historia

Brusie. Jakkolwiek nie można dostrzec zbyt wielu działań zmierzających do uruchomienia Skansenu Lotniczego, to nie można tego powiedzieć odnośnie Brusa. Przeniesiono już tam wiele wagonów oraz zabytkowe autobusy. Członkowie KMST wykonują prace porządkowe na terenie obiektu i opiekują się przetransportowanymi tam zbiorami. W zajezdni parkują również wagony Tomasza Adamkiewicza, chyba najbardziej znanego łódzkiego pasjonata tramwajów, który ma w swoim posiadaniu dwie w pełni sprawne maszyny i kolejne egzemplarze czekające na remont. Taka sytuacja stwarza zupełnie nowe perspektywy dla funkcjonowania Muzeum Komunikacji w przyszłości.

Należałoby zorganizować nowoczesną ekspozycję wykorzystującą współczesne technologie. Można na przykład stworzyć multimedialne ekrany, na których zwiedzający aktywnie będzie śledził zmieniającą się siatkę torów tramwajowych lub rozbudowę linii autobusowych. Komputerowe animacje mogą pokazywać, jak działają przekładnie, zwrotnice czy różne części tramwajów i autobusów. Należałoby zastosować też całą paletę eksponatów, które przeznaczone byłyby do zabawy z nimi, do włączania i wyłączania różnych elementów, uruchamiania mechanizmów. Bardzo inspirujące, również dla starszych fanów techniki, są wszelkiego rodzaju makiety bądź ruchome kolejki, dzięki którym w małej skali można sobie wyobrazić, jak odbywa się ruch w obrębie jakiejś zamkniętej sieci. Wreszcie aż prosi się o stworzenie symulatorów zarówno jazdy tramwajem, jak i autobusem. Już dziś dzieci odwiedzające Muzeum

Komunikacji na Wierzbowej mają wielką frajdę, gdy mogą w makiecie tramwaju poczuć się przez chwilę jak prawdziwi motorniczowie; a co jeśli będziemy otoczeni ekranami, a wrażenie ruchu oszuka nasz umysł tak, że pocujemy się, jakbyśmy naprawdę prowadzili pojazd? Sądzę, że dla wielu młodych zwiedzających może to być doświadczenie, które zaowocuje podjęciem kariery w kierunku przedmiotów ścisłych, których to specjalistów zawsze nam brakuje, a jeśli nawet nie wpłynie to na życiowe decyzje dzieci, to z pewnością będzie czymś, co przyciągnie je do muzeum nie raz, a wiele razy, aby znów mogły wczuć się w kierowcę wirtualnego pojazdu.

Gdzie na jednym biegunie znajdują się rozwiązania zaawansowane, na drugim powinny być typowe eksponaty muzealne. Ich lista jest bardzo długa: od guzików, pasków mundurowych, replik mundurów, kasowników, starych biletów czy migawek aż do rodzajów zwrotnic czy torowisk. To wszystko można wyeksponować w odpowiedniej do tego przestrzeni, jaką jest hala zajezdni na Brusie z przyległymi budynkami. Prawdopodobnie nie obejdzie się w przyszłości bez rozbudowy budynku. Jest miejsce na dobudowanie hali, dzięki której odwiedziny muzeum mogłyby być prowadzone w komfortowych warunkach o każdej porze roku. Kuszącą perspektywą jest również rozszerzenie tematyczne zbiorów o stare rowery czy samochody, lecz należy dbać o to, aby na pierwszym miejscu zawsze stawiano eksponaty związane z historią komunikacji miejskiej. Dodatkowe ekspozycje mogłyby zaistnieć wtedy, gdy całość najcenniejszych wagonów czy autobusów znalazłaby swoje miejsce w ciepłym i odpowiednim na warunki atmosferyczne budynku.



Poprzez Muzeum Komunikacji Miejskiej można opowiedzieć o najważniejszych wydarzeniach z historii Łodzi, ilustrując je zdjęciami sprzed kilkudziesięciu lat, a także dioramami demonstrującymi najbardziej znaczące wydarzenia historyczne. Na przykład można by zobrazować scenę z drugiej wojny światowej, gdy nad ulicą Zgierską istniała drewniana kładka dla pieszych, a tramwaje przebiegały przez sam środek łódzkiego getta. Model tramwaju z zamalowanymi szybami na pewno zrobiłby wrażenie na zwiedzających.

Odwiedzających tak skonstruowane muzeum na pewno nie zabraknie. Co prawda obiekt oddalony jest znacznie od centrum miasta, leży wręcz przy jego granicach, jednakże nie jest to wcale zła lokalizacja. Zajezdnia leży tuż przy trasie tramwajowej do Lutomierska, która jest wykorzystywana w okresie letnim podczas kursów turystycznej linii tramwajowej (43). Poza tym tuż obok znajduje się wielkie osiedle Retkinia, z którego w ciągu kilku minut samochodem, a kilkunastu na rowerze można znaleźć się w okolicach zajezdni Brus. Model funkcjonowania tego typu muzeów, polegający na tym, że jego główna siedziba znajduje się w centrum miasta, a magazyny z bogatą, lecz zajmującą dużo miejsca kolekcją na jego rubieżach, można spotkać na Zachodzie. Chyba najznamienszym przykładem takiej placówki jest Smithsonian Museum w Waszyngtonie w Stanach Zjednoczonych, gdzie oprócz dużego obiektu w samym sercu stolicy USA możemy odwiedzić jeszcze większy hangar z eksponatami przy lotnisku, które jest poza miastem. Oczywiście nasze zasoby nie są nawet w małej części tak bogate jak tamte, ale na polskim podwórku tego typu obiekt bardzo by się wyróżniał i przy odpowiedniej promocji mógłby być potencjalnym celem wycieczek z całej Polski.

Zabytkowa linia dla turystów

Z łatwością można wyobrazić sobie również specjalną linię tramwajową, obsługiwaną przez zabytkowy tabor, a kursującą między EC-1 a Brusem, dowożąc zainteresowanych turystów, jednocześnie sama będąc olbrzymią atrakcją. Na takiej trasie po drodze napotkamy wiele innych ciekawych zabytków techniki, jak choćby Muzeum Kanału „Dętka”, obiekt inżynieryjny jedyny w swojej klasie w Polsce, czy wpisaną do rejestru zabytków modernistyczną krańcówkę tramwajową w parku Staromiejskim. Jeśli wierzyć planom inwestycyjnym, już za kilka lat podążymy dalej wyremontowaną ulicą Legionów z pięknie odtworzonym brukiem, a wcześniej minimy odnowiony plac Wolności. Po drodze przejedziemy jeszcze obok wyremontowanego Domu Towarzystwa Kredytowego Miejskiego na ul. Pomorskiej oraz budynków gminy żydowskiej, które również mają odzyskać blask. Dalej przemknijemy przez malowniczy park im. Piłsudskiego, żeby dotrzeć w końcu do zajezdni – muzeum na Brusie. Jeśli komuś będzie jeszcze mało atrakcji, może odwiedzić znajdujący się po drugiej stronie ulicy bunkier z 1937 roku lub poligon usytuowany na północ od zajezdni. Wokół jednej linii tramwajowej można by zaplanować cały dzień zwiedzania Łodzi.

W zajezdni uda się prawdopodobnie zmieścić cały zabytkowy park maszyn, jaki znajduje się na terenie Łodzi. Można będzie wtedy prześledzić, jak zmieniały się łódzkie tramwaje od Herbrandów, Simmeringów, Sanoków i Lilpopów przez różne typy Konstali aż po importowane z niemieckich miast Düwagi. A w przyszłości może trafią tam też Cityrunnery i Pesy, bo przecież na każdy model przyjdzie kiedyś czas, aby znalazł się w końcu w muzeum. Stworzenie wysokiej klasy Muzeum Komunikacji Miejskiej jest swego rodzaju powinnością Łodzi i oddaniem hołdu tym pojazdom, a przede wszystkim ludziom, którzy codziennie, bez względu na porę roku, godzinę czy aurę, pozwalają nam przemieszczać się po naszym mieście.

Michał Gruda

Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi mieści się przy ul. Wierzbowej 51. Jest otwarte od poniedziałku do czwartku w godzinach 10.00-18.00 oraz w wybrane dwie soboty miesiąca od 10.00 do 14.00.

Autor pragnie podziękować za pomoc w napisaniu tekstu Danielowi Siwakowi, Jakubowi Tarce oraz Bartoszowi Stępniewi.

Przypisy:

1. Wykładu można posłuchać online pod adresem: <http://www.mixcloud.com/krytykapolityczna/odz-tomasz-buzaek-odzyskac-miasto-2012-05-08/>

Fot. dzięki uprzejmości Daniela Siwaka

czarne dziury, białe plamy

Propagandowy wizerunek Łodzi na łamach prasy codziennej (1949-1956)

Apropozycja i wypoczynek

Grzegorz Mnich

str. 203

Doły – ślady sądowych zbrodni

Miejsca pochówku ofiar terroru komunistycznego

Krzysztof G. Latocha

str. 214

W obliczu śmierci

Yosi Winer

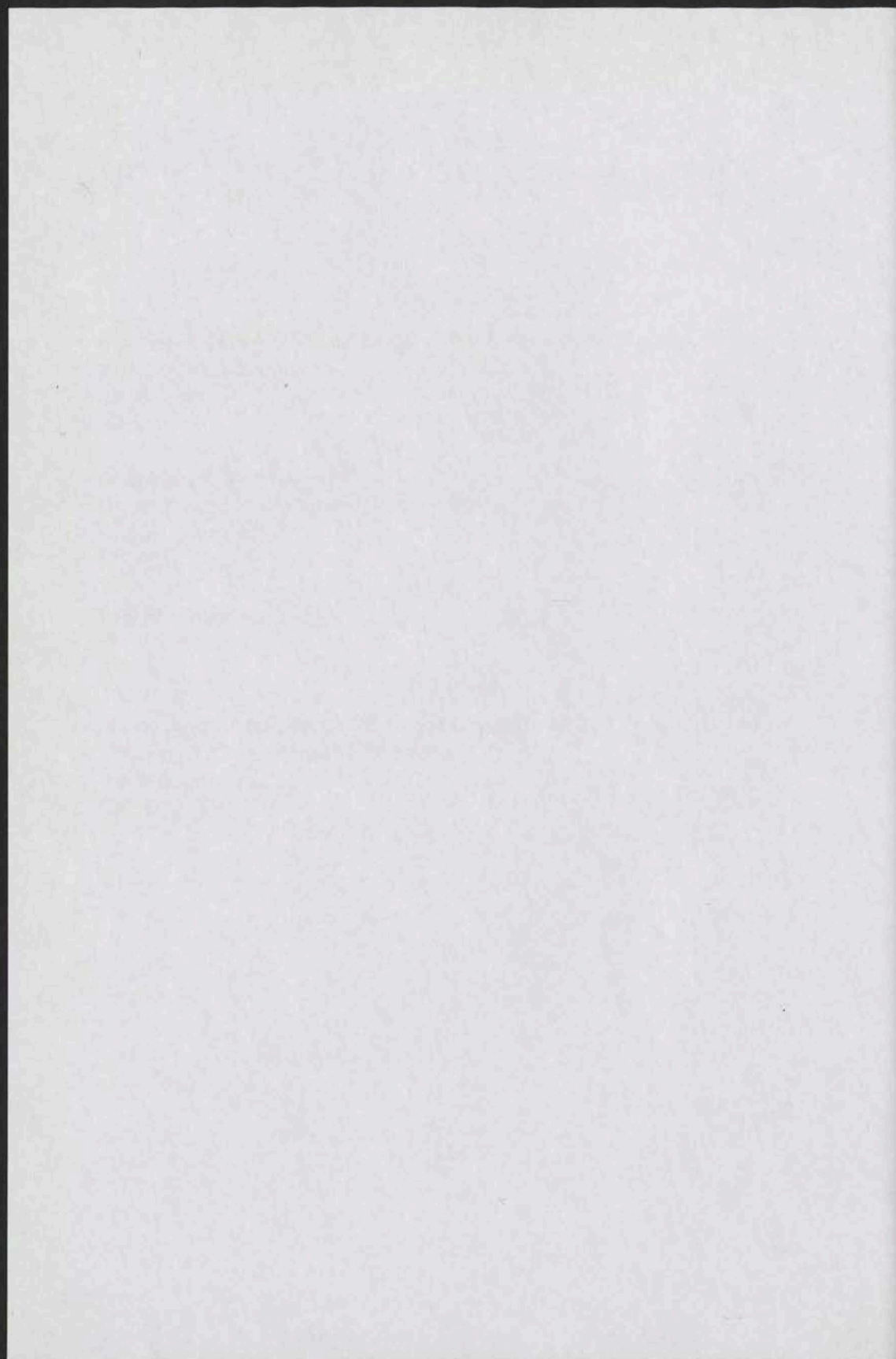
str. 225

Łódzkie akcenty na łamach czołowych pism drugiego obiegu

Przyczynek do szerszej analizy i omówienia

Andrzej Kobus

str. 237



Propagandowy wizerunek Łodzi na łamach prasy codziennej (1949-1956)

Apropowizacja i wypoczynek

czarne dziury, białe plamy

Braki podstawowych artykułów spożywczych stanowiły w okresie Planu 6-letniego (1950-1955) codzienność, nie inaczej działało się też w Łodzi. Sytuacja włościaników była o tyle trudniejsza, że kłopoty aprowizacyjne łączyły się z niskimi zarobkami w przemyśle lekkim. Robotnik musiał więc nie tylko znaleźć potrzebny produkt, ale i przeliczyć, czy stać go na kupno. Przy miesięcznych zarobkach poniżej tysiąca złotych ceny: 18 zł za kg śledzia, 28 zł za litr oleju czy 60 zł za kg masła oznaczały bowiem poważne uszczuplenie budżetu domowego.

„Przejęciowe” problemy

O ile drażliwy temat zarobków nie pojawiał się na łamach łódzkich gazet, o tyle kłopotom żywnościowym poświęcano dużo uwagi. Zadaniem prasy, nakreślanym przez lokalne gremia partyjne, było odpowiednie informowanie czytelników o tzw. przejściowych brakach, szukanie winnych wśród kierowników magazynów, dostawców i „spekulantów”, wreszcie ogłaszanie sukcesów w postaci planów poprawy sytuacji.

Produktem spożywczym najtrudniej dostępnym, o którym zarazem pisano najczęściej, było mięso i jego przetwory. Braki próbowano wyjaśniać w różny sposób: kłopotami organizacyjnymi w przetwórnictwie mięsnej, opóźnieniami w transporcie, akcją żniwną czy działalnością „elementów spekulacyjno-reakcyjnych”. Jednocześnie gazety prowadziły akcję poradnikową dotyczącą bezmięsnej diety. Decyzję o popularyzacji „tłuszczów roślinnych, ryb i innych artykułów, które są w stanie zastąpić artykuły deficytowe”, wydał na początku 1949 roku KŁ PZPR¹. Wkrótce potem „Dziennik Łódzki” poinformował o wprowadzeniu dni bezmięsnych. „Express Ilustrowany” zapewniał zaś, że najzdrowsza jest kuchnia wegetariańska: „Po co wmuszać w kogoś dania mięsne, gdy publiczność ma apetyt na jarzyny, pierożki i inne potrawy?”. W oparciu o prasowe kąciki kulinarne gospodynie domowe uczyły się gotować bez „szkodliwych” produktów mięsnych, które wywoływać miały „artretyzm, reumatyzm i sklerozę”.

Wnikliwy czytelnik, zachęcany do prowadzenia kuchni jarskiej, uważał jednak, że gazety informowały również o ciągłych brakach ryb, warzyw i owoców. Przy czym wzmianki o „przejściowych” trudnościach z kupnem tych artykułów powtarzały się rokrocznie². Aby uniezależnić się od niepewnych dostaw, prasa radziła Łodzianom nabywanie ogródków działkowych i uprawę własnych warzyw. Na początku 1950 roku władze miasta rozpoczęły akcję popularyzującą tworzenie pracowniczych ogródków przy ulicach: Matejki, Pabianickiej, Drewnowskiej, Niciarnianej i Zgierskiej.

Polowanie na pieczywo, zimne napoje i ocet

Nie wszystkim brakom można było zaradzić – choćby wizerunkowo – w tak prosty sposób. Gazety sygnalizowały wciąż o kłopotach z kupnem podstawowych artykułów spożywczych. Na liście towarów trudno dostępnych pojawiał się nawet chleb, mimo że „codziennie o 5 rano z Łódzkich Zakładów Piekarniczych wyjeżdżało 86 furgonów i 17 samochodów naładowanych pieczywem”. Prasa zauważała braki, starając się jednocześnie podkreślić, jak dużo towarów trafia na łódzki rynek. Wymowa konkretnych liczb miała przekonać czytelników, że tak naprawdę wszystkiego jest pod dostatkiem. Wyliczono np., że „każdy mieszkaniec Łodzi spożywa rocznie 12 kg ryb”, co oznacza, iż „jadłospis najszerszych mas ludności ulega urozmaiceniu i stałej poprawie”.

Zawsze latem powracał problem z zimnymi napojami. Co prawda „łódzkie wytwórnie wód gazowanych produkowały na jedną zmianę 55 tys. butelek napojów chłodzących”, ale zapotrzebowanie było dwa razy większe. Trudności aprowizacyjne dotyczyły również mleka, musztardy, a nawet octu. Generalnie nad wzmiankami o brakach dominowały informacje o dobrym zaopatrzeniu łódzkich sklepów. Wciąż zapewniano też, że następny rok będzie jeszcze lepszy. „Głos Robotniczy” zamieścił nawet dokładne prognozy na 1951 rok: „będzie o 63% więcej chleba, o 73% więcej wędlin, piwa – o 28% więcej”. Kolejnym zabiegiem propagandowym było publikowanie statystyk, które świadczyły o większym spożyciu artykułów niż przed wojną³.

Nastroje niezadowolenia

Tymczasem w okresie Planu 6-letniego, wskutek przesunięcia środków budżetowych na inwestycje w przemysł ciężki, przy niewielkich nakładach na rolnictwo, w całym kraju wyraźnie spadło spożycie żywności, a zwłaszcza mięsa i jego przetworów. Nastroje niezadowolenia w łódzkich zakładach pracy analizowane były przez funkcjonariuszy Urzędu Bezpieczeństwa. Wśród robotników pojawiały się np. opinie, że „artykuły pierwszej potrzeby wywożone są do ZSRR, Korei, NRD, że przygotowywane są zapasy w związku z bliskim wybuchem wojny, a nawet [...] że wprowadzone zostaną u nas kartki na mięso, tłuszcze itp.”⁴. Oczywiście wypowiedzi takie nie przedostawały się do gazet. Rolą prasy było bowiem łagodzenie nastrojów społecznych, stąd też częste wzmianki o „przejściowych” tylko kłopotach z aprowizacją i zapewnienia, że po drobnych zmianach organizacyjnych towarów będzie pod dostatkiem.

„Wrogowie ludu i spekulanci”

Odważniej i częściej łódzka prasa informowała o brakach artykułów przemysłowych codziennego użytku, ubrań czy mebli. Winą często obarczano „planistów, którzy nie współpracują z zaopatrzeniem”. Odpowiedzialność spadała też na transport i kierowników sklepów, zwykle jednak winnymi okrzykiwano „wrogów ludu” i „spekulantów”, którzy hurtowo wykupywali artykuły, by sprzedać je z zyskiem. Sposobem na ochronę robotników miały być tworzone przy fabrykach sklepy przyzakładowe, do których miało kierować najlepszy towar. Tymczasem cenzorzy radzili, by kłopoty z zakupem towarów tłumaczyć właśnie działalnością „sabotażystów, szkodników i złodziei”, publikując też informacje o procesach sądowych i ukazując „całą zgniliznę moralną oskarżonych”. Na początku 1949 roku w „Głosie Robotniczym” utworzono nawet stałą rubrykę zatytułowaną *Na wokandzie*, w której „demaskowano wrogów klasowych”, relacjonując rozprawy sądowe. Procesy śledzono również na łamach pozostałych łódzkich gazet.

Prasa koncentrowała się na ukazywaniu konkretnych przykładów osób skazanych, nie publikowała natomiast informacji o liczbie aresztowanych. Tymczasem wiadomo np., że tylko jesienią 1950 roku w ramach tzw. akcji „K” aresztowano w kraju 4660 osób uznanych za „wrogi, spekulacyjny element”. Przy czym najwięcej zatrzymań dokonano w Łodzi⁵. W sytuacji narastania trudności aprowizacyjnych doszło w 1953 roku do zaostrzenia systemu represji wobec „kułaków i spekulantów”. Zgodnie z zarządzeniem ministra sprawiedliwości z 23 września 1953 roku kary miały wynosić od 2 do 3 lat pozbawienia wolności.

Zdobyć zaufanie mas

Poruszając temat zaopatrzenia, łódzka prasa starała się zdobyć zaufanie czytelników. Piętnując „braki i niedociągnięcia”, szukając winnych, zawsze opowiadała się po stronie robotników. W artykułach interwencyjnych, adresowanych nawet do Prezydium Rady Narodowej m. Łodzi, dziennikarze domagali się wyjaśnień w sprawach wskazywanych przez czytelników. Powodem krytyki prasowej bywało np. nieświeże pieczywo czy utrudniające robienie zakupów zbyt częste remonty sklepów⁶. Interwencje nie dotyczyły jednak nigdy braku podstawowych artykułów spożywczych, można więc uznać je za pozorne. Podobnie jak prasowe apele o estetyczny wygląd placówek handlowych czy dbałość o witryny sklepowe. Ale nie wszystkie tłumaczenia braków rynkowych znajdowały uznanie Wojewódzkiego Urzędu Kontroli Prasy, Publikacji i Widowisk w Łodzi. Cenzor Włodzimierz Bieleński nie dopuścił np. do druku artykułu w „Głosie Robotniczym”, obwiniającego „tysiące ludzi ze wsi, których utrzymanie w Łodzi tworzy trudności z mięsem i innymi produktami”. Ze szczególną uwagą kwestie aprowizacyjne śledzili w prasie również decydenci partyjni. Wydział Propagandy KŁ PZPR wypominał np. cenzurze, że ta nie zablokowała tekstu *Gorzej niż w elementarzu* („Głos Robotniczy”, 13 lutego 1954), który sugerował, że „tłok w sklepach to nie wynik podniesienia się stopy życiowej, lecz skutek braku towarów”.

Zapomniane przedmieścia

Począwszy od 1950 roku zainteresowanie gazet coraz bardziej budziła sprawa zaniedbanych łódzkich peryferii. Wskazywano na wyraźne kontrasty między oświetlonym, skanalizowanym śródmieściem a pozbawionymi transportu publicznego, sklepów, gastronomii, placówek oświatowych i zdrowotnych osiedlami na obrzeżach miasta. Poruszając sprawę dzielnic peryferyjnych, najczęściej uwagi gazety poświęcały kwestii braku placówek handlowych i punktów usługowych. Dziennikarze alarmowali, że Bałuty, Stoki, Doły czy Widzew niemal całkowicie pozbawione były sklepów z artykułami przemysłowymi. Wyliczyli też, że na 166 sklepów tekstylnych w mieście aż 125 znajdowało się w śródmieściu. Z kolei mieszkańcy Chojen, Nowego Złotna czy osiedla im. J. Marchlewskiego skarżyli się prasie na brak punktów spożywczych i ciągłe trudności z kupnem podstawowych artykułów, takich jak warzywa, mleko, masło i mięso. Sprawa peryferii wymagała szybkiego rozwiązania, gdyż – jak podkreślano – przedmieścia Łodzi zamieszkiwane były w 95 proc. przez robotników.

Szybką rozbudowę placówek handlowych w zaniedbanych rejonach obiecywał już w 1950 roku przewodniczący Prezydium M.R.N. Marian Minor. Jednak artykuły interwencyjne publikowane kilka lat później wskazują, że problem nie został rozwiązany. Z kontroli przeprowadzonej w 1953 roku na Widzewie przez korespondentów „Głosu Robotniczego” wynikało, że mieszkańcy tej dzielnicy musieli chodzić na zakupy nawet po 2 km. Niemal wszystkie sklepy mieściły się bowiem przy głównej arterii, czyli alei Armii Czerwonej (obecnie Aleja Marsz. J. Piłsudskiego), zaś w bocznych ulicach prawie nie było punktów handlowych. Nieliczne tam sklepy były źle zaopatrzone: „tani chleb znika już rano, nie ma mąki kartoflanej, pusto też w mięsnych”. Brakowało też punktów z galanterią, obuwiem i artykułami piśmienniczymi, nie funkcjonowały zakłady szewskie czy krawieckie. Z 83 zakładów usługowych działających w Łodzi ponad 60 ulokowano w dzielnicy Śródmieście, po dwa na Zarzewie i Rudzie Pabianickiej, na Widzewie zaś nie otwarto żadnego. Nie lepiej sytuacja wyglądała na Chojnach. Zamieszkała przez 100 tys. osób dzielnica miała nieliczne sklepy, małe i słabo zaopatrzone.

Pod koniec 1953 roku P.R.N. m. Łodzi opracowało plan rozwoju punktów usługowych: głównie warsztatów krawieckich, bieliźniarskich, szewskich i zegarmistrzowskich. Zapowiedziano, że w ciągu roku powstanie 160 takich placówek, przy czym część właśnie na przedmieściach. Na początku 1955 roku naczelnik Wydziału Handlu Jerzy Swoboda zaproponował, by na przedmieściach ustawiać przenośne sklepy w formie baraków oraz kiosków. Planowano otworzyć 25 takich punktów, głównie na Stokach, z uwagi na najtrudniejsze tam warunki lokalowe. Właśnie w 1955 roku sytuacja dzielnic peryferyjnych pod względem liczby punktów usługowych wyraźnie się poprawiła. Spośród 470 nowych sklepów i zakładów usługowych większość uruchomiono poza śródmieściem, przede wszystkim na Chojnach i Bałutach⁷.

Bezkonkurencyjne jadłodajnie

Dzienniki z entuzjazmem relacjonowały powstawanie w mieście placówek zbiorowego żywienia. Do 1949 roku stołówki działały w Łodzi prawie wyłącznie przy zakładach pracy. Dopiero likwidacja od 1 stycznia 1949 roku systemu kartkowego umożliwiła rozwój sieci barów i restauracji, początkowo prowadzonych przez Państwową Spółdzielnię Spożywców, a od 1950 roku również przez przedsiębiorstwo państwowe Łódzkie Zakłady Gastronomiczne. Pierwszy bar mleczny uroczystie otwarto w Łodzi przy zbiegu ulic Piotrkowskiej i A. Próchnika, w przeddzień rocznicy Rewolucji Październikowej. Placówka „estetyczna, duża, czysta”, czynna codziennie od 7.00 do 21.00. Prasa zapowiadała, że w 1949 roku uruchomionych zostanie w Łodzi 60 jadłodajni, z przystępnymi cenami w granicach 70-80 zł za obiad z dwóch dań. Plany dotyczące liczby placówek okazały się nazbyt optymistyczne. Do marca 1950 roku udało się otworzyć 35 takich zakładów, przy czym żadnego na przedmieściach. W kolejnych latach następował szybki rozwój tej formy zbiorowego żywienia. W 1956 roku Łódź dysponowała już 114 jadłodajniami usytuowanymi poza terenem fabryk, głównie w śródmieściu.

Świąteczny róg obfitości

Codzienne starania prasy o ukazywanie spraw żywieniowych i aprowizacyjnych w optymistycznej tonacji widoczne były szczególnie w okresie poprzedzającym święta Bożego Narodzenia i Wielkanocy, a także – choć w mniejszym stopniu – przed świętami 1 maja i 22 lipca. Z kilkutygodniowym wyprzedzeniem gazety zapewniały, że na świątecznych stołach niczego łodzianom nie zabraknie. Dzienniki wręcz licytowały się w wyliczaniu niedostępnych towarów, które trafiają z zagranicy do Łodzi, wymieniając zwykle takie produkty jak: cytrusy, kawa, herbata czy słodczyce. Z artykułów krajowych oczekiwano na zwiększone ilości mięsa, tłuszczów roślinnych, cukru, mąki pszennej i ryb⁸. Charakterystyczne były też wzmianki o wypełnionych żywnością statkach, które zbliżały się do kraju. Przed świętami Wielkanocy w 1949 roku „Express Ilustrowany” donosił, że w łódzkich magazynach czeka już 1500 ton najlepszej mąki, co miało oznaczać, że na każdego mieszkańca przypadało 3 kg tego produktu. Jak zauważała gazeta, taka ilość powinna w zupełności wystarczyć, „uwzględniając nawet przysłowiowy apetyt łodzian”. Warto dodać, że sugestie o rzekomo nadmiernym „apetycie i pragnieniu” pojawiały się dość często jako próba wytłumaczenia braków żywnościowych i niedoborów napojów chłodzących czy też piwa.

Przed świętami rzeczywiście odnotowywano pewną poprawę zaopatrzenia. O pełne półki w łódzkich sklepach zabiegali bowiem lokalni działacze partyjni. Przed Wielkanocą 1950 roku sekretarz Kł. PZPR Adam Żebrowski domagał się np., by „na rynek rzucić” więcej artykułów spożywczych, takich jak: szynka, kiełbasa zwyczajna, baleron, cukier i czekolada. Wśród innych towarów wymieniał również obuwie, płaszcze, ubrania i wodę kolońską. Akcja dodatkowego przedświątecznego zaopatrywania placówek handlowych powtarzana była rokrocznie. Warto też dodać, że łódz-

kie gazety, a zwłaszcza „Głos Robotniczy” i „Express Ilustrowany”, unikały używania słów „Wigilia”, „Boże Narodzenie” czy „Wielkanoc”, zastępując je określeniem „święta”. Całkowicie pomijano też religijny charakter tych świąt, proponując w tym czasie tematy związane z handlem, zaopatrzeniem, komunikacją miejską i wypoczynkiem.

Należy podkreślić, że gazety niewiele miejsca poświęcały najbardziej niefortunnej grupom społecznym. Do wyjątków trzeba zaliczyć artykuł z 1949 roku w „Dzienniku Łódzkim”, w którym redakcja podsumowała pomoc socjalną w okresie zimy dla kilku tysięcy łódzian. Dzięki dotacjom z Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej oraz środkom zebranych z publicznych składek zakupiono paczki żywnościowe i węgiel dla najbardziej potrzebujących. Pieniądzy wystarczyło też na darmowe obiady, doraźne zapomogi oraz ubrania. Artykuły takie nie były publikowane, gdyż stanowiły przyznanie się do niewygodnego propagandowo problemu ubóstwa.

Hasło: wczasy dla każdego

Pomimo „przejściowych” braków w zaopatrzeniu łódzki robotnik musiał być nie tylko dobrze nakarmiony, ale też wypoczęty. Propagandowy wizerunek pracownika w pełni korzystającego z przywilejów opiekuńczego państwa konsekwentnie lansowała łódzka prasa. Z optymistycznego obrazu przedstawianego przez prasę wynikało, że łódzki włókiennik wyjeżdżał na wczasy pracownicze dwa razy do roku. Zimą mógł wybierać spośród takich kurortów jak: Zakopane, Krynica czy Szklarska Poręba. Latem zwykle kierował się nad polskie morze. W 1949 roku np. z wczasów organizowanych przez zakłady pracy miało latem skorzystać ponad 40 tys. łódzian⁹. Gazety chętnie przypominały, że szczególnie atrakcyjne wyjazdy zagraniczne przeznaczone były dla przodowników pracy. W 1949 roku na wypoczynek do Bułgarii, Czechosłowacji i na Węgry skierowano w nagrodę 44 robotników. Tego rodzaju wyjazdy łączyły się z propagandową działalnością specjalnie przeszkolonych instruktorów.

Kolejną formą wypoczynku były zachwalane w prasie bezpłatne turnusy sanatoryjne. Gazety starały się ukazać ten rodzaj opieki państwa jako dostępny dla wszystkich robotników, którzy mają kłopoty ze zdrowiem. Zwykle były to problemy z gruźlicą, pylicą i zatrucie ołowiem, czyli tzw. ołowica. Dla przykładu można podać, że w sierpniu 1950 roku z sanatoriów skorzystało 700 łódzkich robotników. W celach zdrowotnych łódzianie kierowani byli zwykle do Ciechocinka, Świeradowa, Łądku Zdroju i Szczawnicy. Niekiedy gazety publikowały krytyczne artykuły o braku wolnych miejsc w leczniczych kurortach. Prasa zauważała, że tak naprawdę pokoje są, ale głównie dla tych, którzy płacą za nie z własnej kieszeni. Sytuację taką tłumaczono złą organizacją pracy sanatoriów, wynikającą z „wadliwego rozdzielnika, niedbaństwa i biurokracji”.

Odrębnym tematem, szczegółowo przedstawianym na łamach łódzkich dzienników, był wakacyjny wypoczynek dzieci i młodzieży. Pierwsze wzmianki pojawiały się już zimą. Prasa podkreślała, jakim „dobrodziejstwem” dla zdrowia jest wyjazd z dusznego, zadymionego miasta nad morze, w góry czy choćby do podłódz-

kich miejscowości, takich jak Wiśniowa Góra i Teofilów. Przypominano, że kolonie i obozy dofinansowywane były przez zakłady pracy, związki zawodowe, TPD i kuratorium oświaty. Tylko w wakacje 1949 roku wyjechało z Łodzi 40 tys. dzieci¹⁰. Z roku na rok liczba ta się zwiększała. W 1950 roku na koloniach wypoczywało już ponad 60 tys. uczniów. Dla tych, którzy zostali w domach, Wydział Oświaty Prezydium M.R.N. m. Łodzi organizował „wczasy w mieście”.

Na niedzielny piknik czy do kościoła

W jeszcze większym stopniu niż wyjazdy kolonijne prasa popularyzowała niedzielne pikniki poza miastem. Polecanym celem były podłódzkie tereny zielone w takich miejscowościach jak: Kolumna, Gałkówek, Grotniki, Łaglewniki, Spała czy Tuszyń Las. Aby „umasować” niedzielny wypoczynek, od wiosny kursowały dodatkowe pociągi, które wiozły łodzian na wieś¹¹. W organizacji wyjazdów pomagały zakłady pracy i organizacje społeczne, a od strony technicznej koordynował imprezy Orbis. Dziennikarze przekonywali, że w mieście zostawać nie warto, bo jest niezdrowo i na dodatek nudno, gdyż oferta rozrywkowa przygotowana przez Wydział Kultury prawie nie istnieje. Jedyną zatem propozycja, również w robocze dni, to spacer po którymś z parków miejskich. Warto podkreślić, że konieczność całonocnych niedzielnych wyjazdów zawsze motywowano w prasie zdrowiem robotników i potrzebą wypoczynku. Należy jednak sądzić, że starania o zagospodarowanie czasu wolnego były również wyrazem indoktrynacji i próbą wychowywania w duchu ideologii komunistycznej. Wyjazdy takie unieźmożliwiały choćby tradycyjny udział rodzin we mszy świętej¹².

Akcja zachęcająca do weekendowych wyjazdów spotkała się z masowym odzewem – dziennikarze wyliczyli, że w pogodne niedziele Łódź opuszczało nawet 200 tys. osób, czyli niemal co trzeci mieszkaniec miasta. Zainteresowanie było tak powszechne, że pojawiły się problemy z transportem miejskim, który nie był w stanie przewieźć wszystkich pasażerów na najbardziej obleganych odcinkach. Gazy musiały apelować o zwiększenie liczby tramwajów na tzw. weekendowych trasach. Kolejnym dotkliwym kłopotem okazał się brak placówek handlowych w letniskowych miejscowościach. W Kolumnie czy w Rudzie Pabianickiej przy dużym ośrodku wodnym nie było ani jednego kiosku z napojami chłodzącymi, owocami czy kanapkami. Natomiast tam, gdzie już działały wiejskie sklepiki, na dodatkowe dostawy żywności i napojów z Łodzi rzadko można było liczyć.

Masowy udział łodzian w festynach i zabawach zapewniała też organizacja obchodów rocznic i świąt. Tylko z okazji 5-lecia „Głosu Robotniczego” na festynie w Parku Ludowym na Zdrowiu miało się bawić 60 tys. osób. Wśród atrakcji znalazł się m.in. mecz piłki nożnej dziennikarzy z artystami, bieg na przełaj, seanse filmowe, występy artystów i „zabawa taneczna na murawie”. Rokrocznie nagłaśniany był w prasie organizowany w maju Tydzień Oświaty, Książki i Prasy, który również przyciągał dziesiątki tysięcy łodzian. Tylko 8 maja 1949 roku w Parku Helenowskim

czarne dziury, białe plamy

bawiło się – pomimo deszczu – 5 tys. mieszkańców. Trudno oczywiście powiedzieć, ile osób przyszło tam wyłącznie z własnej woli.

Sylwester bez alkoholu

Okresem zabawy popularyzowanym przez prasę był również Sylwester i czas karnawału. Gazety doradzały wówczas w sprawach ubioru, zachęcały panie do wizyt w gabinetach fryzjerskich i kosmetycznych, zalecały – w zależności od mody – przyjęcia w domach lub restauracjach i wybierały najbardziej popularne tańce. Istotnym, powtarzającym się elementem przekazu było przesłanie, że łodzianie bawią się beztrudnie, „a humor doprawdy pierwszorzędnny, choć większość zabaw odbywa się bez wódki”¹³. Czasem odpoczynku były też święta religijne: Boże Narodzenie i Wielkanoc. Prasa celowo kojarzyła je przede wszystkim z lepszym zaopatrzeniem w artykuły żywnościowe. Dodatkowo proponowała też rozrywki kulturalne: wyjście do teatru, kina bądź na wystawę, np. do Ośrodka Propagandy Sztuki. Jedyną łódzką gazetą, która niekiedy wspominała o sakralnym charakterze tych świąt, był „Dziennik Łódzki”.

Najważniejsze święta

W kalendarzu świąt pierwszoplanową rolę odgrywały dwie daty: 1 maja i 22 lipca. O przygotowaniach do robotniczego święta prasa informowała już od początku kwietnia. Ogłaszano coraz to nowe zobowiązania produkcyjne, w zakładach pracy zaciągano tzw. Warty Pokoju, a w dziennikach drukowano przygotowane przez KC PZPR aktualne hasła, które „miały odzwierciedlać najważniejsze problemy międzynarodowe i krajowe”. W kwietniu i w pierwszych dniach maja każda łódzka gazeta niemal codziennie publikowała teksty związane z „robotniczym świętem”. Zwykle to poszczególne fabryki zgłaszały szybsze wykonanie planów lub zwiększenie produkcji. Zdarzało się też, że gazety stawiały za wzór konkretnych robotników, którzy zapowiadali znaczne przekroczenie produkcyjnej normy¹⁴. Do tradycyjnych elementów związanych z tym świętem należało też propagowanie czynów społecznych oraz oddawanie do użytku bloków mieszkalnych, placówek służby zdrowia, sklepów czy choćby zapowiedzi nowych inwestycji. Kulminacyjnym punktem święta pracy był pochód ulicą Piotrkowską, z udziałem zasiadających na trybunie honorowej lokalnych dostojników partyjnych, a także przedstawicieli KC PZPR i rządu. Według szacunków prasy w pochodzie uczestniczyło zwykle ok. 300-350 tys. łodzian.

Równie dużo uwagi gazety poświęcały rocznicy uchwalenia manifestu PKWN. Zapowiadane w prasie z kilkunastodniowym wyprzedzeniem święto 22 lipca stanowiło okazję do omawiania założeń i wyników Planu 6-letniego. Podobnie jak dzień 1 maja miało mobilizować do jeszcze wydajniejszej pracy. Urzędowe wystąpienia partyjnych oficjeli przeplatane były w prasie głosami „zwykłych” robotników, którzy chwalili władzę ludową za dostęp do wykształcenia, pracę i własne mieszkania. Całe miasto było udekorowane, gazety zaś ukazywały się w odświętnej szacie. Zamiast pocho-

du z udziałem ok. 300 tys. osób odbywał się festyn w parku na Zdrowiu. Atrakcjami były „występy zespołów teatralnych i łódzkich orkiestr, muzyka taneczna z Polskiego Radia i zabawy dla dzieci”. Specjalny tramwaj zapewniał łodzianom bezpłatny transport.

Telewizja, kino, teatr

Właśnie dzień 22 lipca 1956 roku został wybrany przez władze partyjne na uroczyste otwarcie łódzkiego ośrodka TVP. Spikerka rozgłosi łódzkiej Polskiego Radia Aniela Brzeska o godz. 16.00 zapowiedziała pierwszą w Łodzi audycję. Nieliczni posiadacze telewizorów mogli obejrzeć dokumentalny film o powstaniu przed 11 laty łódzkiego ośrodka Polskiego Radia. Prasa uprzedzała, że sygnał będzie odbierany tylko wzdłuż ulic Piotrkowskiej i Gdańskiej, na odcinku od Pl. Niepodległości do Starego Rynku. W ceremonii uruchomienia telewizji uczestniczyli m.in. I sekretarz KŁ PZPR Michalina Tatarkówna-Majkowska i przewodniczący Prezydium Rady Narodowej m. Łodzi Edward Kaźmierczak.

Na święta były pochody, festyny, niedzielne wyjazdy na wieś, na co dzień zaś kino, teatr, wystawy z socrealistyczną sztuką i imprezy sportowe. Prasa codziennie drukowała repertuar łódzkich kin, każda z gazet miała też rubrykę sportową. Dla robotników zakłady pracy organizowały raz w tygodniu zamknięte seanse kinowe, na których wyświetlano głównie filmy radzieckie. Dzięki dofinansowaniu ze środków socjalnych włókniarze kupowali bilety ulgowe. Gazety starały się popularyzować również czytelnictwo książek wśród robotników. Podejmowano wysiłki, by wybrane tytuły stały się powszechnie dostępnym towarem. W 1950 roku podczas Tygodnia Oświaty otwarto w większych fabrykach kioski z książkami. Punkty te działały też po zakończeniu oświatowej imprezy.

Znikome zainteresowanie czytelnictwem książek można by porównać do niewielkiej popularności sztuk teatralnych wśród robotników. Prasa narzekała na niską frekwencję podczas spektakli, winiąc po równi teatry i fabryki za brak współpracy i nieskuteczne propagowanie „wartościowych sztuk”. Poważniejszym zarzutem było stwierdzenie, że łódzkie teatry grają „Sztuki słabe ideologicznie, zaś aktorzy [...] nie wychowani w duchu nauki i sztuki socjalistycznej”.

Biorąc pod uwagę prasę codzienną, najwięcej informacji z dziedziny kultury można było znaleźć w „Dzienniku Łódzkim”. Zauważali to i doceniali pracownicy cenzury, którzy oczekiwali od dziennikarzy poruszania spraw „zaangażowanych społecznie”. Temu celowi miały służyć tak recenzje filmów, sztuk teatralnych, jak i zagadnienia dotyczące plastyki, literatury czy nauki i oświaty. Gazeta chwalona była również za popularyzację książek polskich i radzieckich. W 1956 roku, wraz z chwilowym nadejściem tzw. odwilży, literatura i sztuka radziecka stały się w teatrach i prasie ofertą niewygodną i kłopotliwą. Dziennikarz Leopold Beck z „Łódzkiego Expressu Ilustrowanego” skarżył się podczas narady w Wydziale Kultury, że po wydrukowaniu radzieckiej powieści nakład gazety spadł o 100 tys. egzemplarzy. Problemy pojawiły się

czarne dziury, białe plamy

też w teatrach. „Poza tym – aktor nasz nie chce grać sztuki radzieckiej, dlatego nie uda nam się wystawić dobrej radzieckiej sztuki”¹⁵ – dodawał dziennikarz. Jeszcze 2-3 lata wcześniej takie uwagi były nie do pomyślenia.

O sile oddziaływania ówczesnej prasy świadczy choćby fakt, że to właśnie dzięki apelom gazet modne stało się niedzielne spędzanie czasu poza miastem. Pomimo starań propagandowych łódzkie dzienniki nie były jednak w stanie zarażać ciągłym brakiem aprowizacyjnym. Propagowanie dni bezmięsnych czy kąciki kulinarne uczące, jak poradzić sobie w kuchni bez podstawowych składników spożywczych, wreszcie tłumaczenie braków kłopotami z transportem były wysiłkami nieporadnymi i skazanymi na niepowodzenie.

Śledząc doniesienia prasowe okresu stalinowskiego, należy pamiętać o roli, jaką w ówczesnym systemie miał pełnić dziennikarz. Zgodnie z partyjnymi wytycznymi najważniejsza powinna być dla niego „realizacja linii Partii, popularyzacja tej linii wśród mas i organizowanie mas wokół poszczególnych zadań wysuwanych przez Partię na danym etapie”¹⁶. Po grudniu 1948 roku decydenci partyjni wyznaczili prasie rolę „pasa transmisyjnego”, przekazującego wytyczne i opinie od kierownictwa partyjnego do czytelników. Łódzkie gazety gorliwie wpisywały się w obowiązujący nurt propagandowego przekazu.

Grzegorz Mnich
– dziennikarz, historyk

Przypisy:

1. Archiwum Państwowe w Łodzi (dalej – APŁ), KŁ PZPR, 233, Protokół z posiedzenia Egzekutywy KŁ PZPR, 15 II 1949, k. 73.
2. *Zaopatrzenie miasta w ryby*, „GR”, 8 I 1950; *Urodzaj na owoce dopisał, a w sklepach guzik*, „EI”, 9 X 1949; *Warzyw jest pod dostatkiem, ale dystrybucja zła*, „DŁ”, 25 VII 1951; *Owoców w tym roku mamy w bród. Należy uprzęstąpić ich spożycie szerokim masom*, „GR”, 29 IX 1949; *Kiedy zupa jarzynowa musi się obejść bez jarzyn, a kalafior jest tylko marzeniem...*, „EI”, 2 VII 1953; *Rano jeszcze nie ma, po południu już nie ma*, „ŁEI”, 19 V 1954; *Z wizytą w łódzkich sklepach warzywnych*, „GR”, 19 IV 1956; *Dlaczego w sklepach brak warzyw i owoców*, „GR”, 3 VII 1956.
3. Wyliczono np., że od 1938 r. do 1950 r. wzrost konsumpcji mięsa na jednego łodzianina wyniósł ponad 100%. Dwukrotnie miało wzrosnąć też spożycie mleka i jaj, licząc od 46 r., mąki pszennej zaś nawet o 300%, *Przemówienie i sekretarza KŁ PZPR Pawła Wojasa*, „GR”, 25 VI 1950.
4. Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Łodzi (dalej – AIPN Łd), 127/49, Sprawozdanie miesięczne kierownictwa WUBP za okres 1-31 X 1954, k. 128. Kartki na podstawowe produkty żywnościowe obowiązywały w kraju w latach 1944-1948 i od września 1951 do stycznia 1953, A. Kochański, *Polska 1944-1991, Informator historyczny. Podział administracyjny. Ważniejsze akty prawne, decyzje i enuncjacje państwowe 1944-1956*, t.1, Warszawa 1996, s. 400, 441, 476.

5. Z. Kozik, *Stalinowski system represji w Polsce (1948-1955)*, Piotrków Tryb. 2000, s. 119.
6. *Jakość pieczywa musi ulec poprawie*, „GR”, 3 VII 1951; *Remanenty w sklepach sprawiły wczoraj kłopot kupującym*, „EI”, 4 I 1949; *Remonty sklepów „na oko”*, „EI”, 1 VII 1951; APŁ, Prezydium Rady Narodowej m. Łodzi, 764, Odpowiedzi na krytykę prasową, 1951, k. 4-9.
7. E. Kaźmierczak, *Bilans trzech lat*, Łódź 1958, s.5-6. O słabości sektora usług w Łodzi do roku 1956 por. A. Jewtuchowicz, A. Suliborski, *Struktura gospodarcza Łodzi w latach 1918-1989*, [w:] *Łódź. Monografia Miasta*, pod red. S. Liszewskiego, Łódź 2009, s. 312-313.
8. *Szał zakupów ogarnął łódzian przed świętami*, „EI”, 18 XII 1948; *Słonina, margaryna, olej. Znaczne transporty nadchodzą do Łodzi*, „EI”, 28 XII 1948; *PCH zaopatrzy obficie sklepy przed świętami*, „GR”, 24 III 1949; *Obfite święta w Łodzi*, „GR”, 24 XII 1949; *PDT napęczał towarami*, „EI”, 29 IV 1949; *Obfite zaopatrzenie sklepów*, „GR”, 19 XII 1951; *Żywe, wędzone i w sosie*, „EI”, 17 XII 1952; *15 ton czekolady nadejdzie do Łodzi*, „GR”, 25 III 1953.
9. *Wczasy dla włóknarzy*, „GR”, 19 XII 1948; *Łódzianie rozkoszują się wczasami spędzonymi w najpiękniejszych zimowych miejscowościach*, „EI”, 10 I 1949; *Narty dla każdego!*, „EI”, 18 XII 1949; *Włóknarki łódzkie na wczasach*, „EI”, 27 I 1950; *Ponad 4.500 łódzian wyjedzie na wczasy w sierpniu*, „GR”, 23 VII 1952.
10. *Kolonie letnie dla dzieci*, „GR”, 7 VII 1949; por. również: *Ćwierć milarda na wczasy dziecięce*, „GR”, 5 II 1949; *Przygotowania do akcji kolonii dla dzieci*, „GR”, 17 II 1950; *Pierwszy dzień na koloniach*, „EI”, 2 VII 1950; *Wszystkie dzieci na wczasy*, „EI”, 16 V 1953; *Łódź chce zająć pierwsze miejsce w organizacji kolonii letnich dla dzieci*, „DŁ”, 27 V 1953; *35 tys. dzieci wyjechało już na kolonie*, „GR”, 5 VII 1956.
11. *Niedziela na zielonej trawce. 17 dodatkowych pociągów nie mogło pomieścić wycieczkowiczów*, „DŁ”, 8 VIII 1949; *W każdą niedzielę 8 pociągów zawiezie łódzian na łono natury*, „EI”, 27 III 1950; *A w pogodną niedzielę pojedziemy nad wodę*, „EI”, 17 IV 1952; *W lesie i w słońcu*, „DŁ”, 3 VI 1952.
12. O zjawisku indoktrynacji podczas letniego wypoczynku zob. szerzej: D. Jarosz, *Kolonie letnie-ideologizacja dzieci i młodzieży w latach 1948-1955*, „Wiadomości Historyczne” 1999, nr 2, s. 65-73; J. Wojsław, *Obraz teraźniejszości w propagandzie komunistycznej Polski lat 1949-1954. Zarys problematyki*, Gdańsk 2009, s.71-72. O narzucaniu społeczeństwu świeckiego światopoglądu por. również: K. Rogaczewska, *Propaganda antykościelna w kulturze okresu socrealizmu*, [w:] *Propaganda antykościelna w Polsce w latach 1945-1978*, pod red. S. Dąbrowskiego i B. Rogowskiej, Wrocław 2001, s. 44-57.
13. *Z pampasów Brazylii do Łodzi przywędrowała samba!*, „EI”, 5 II 1949; por. również: *Tańczące soboty* w „Malinowej” i „Złotej”, „DŁ”, 9 I 1953; *Przewodnik świąteczny*, „EI”, 24-26 XII 1953.
14. W 1951 r. pracująca w tkalni Leokadia Wolińska zobowiązała się, że wykona 127% normy, zaś Stefan Soja – 119%, por.: *Robotnicy łódzcy zaciągają Warty Pokoju*, „DŁ”, 20 IV 1951; por. też np.: *Czyn 1-majowy. 200 tys. metrów dodatkowo*, „EI”, 12 IV 1949; *Nowe studnie*, „DŁ”, 29 IV 1951; *Pracownicy MPB szybciej remontują domy w ramach czynu 1-majowego*, „DŁ”, 29 IV 1951.
15. APŁ, Prezydium Rady Narodowej m. Łodzi, 1891, protokół z narady poświęconej omówieniu repertuaru teatrów łódzkich na rok 1956, k. 6-9.
16. APŁ, KŁ PZPR, 235, Ocena „Głosu Robotniczego” za okres 1 V-31 XII 1949, k.19.

Doły – ślady sądowych zbrodni

Miejsca pochówku ofiar terroru komunistycznego

Od 1944 roku komuniści zaczęli instalować swoją władzę na wyzwanych stopniowo spod okupacji niemieckiej ziemiach polskich. Pod osłoną Armii Czerwonej i NKWD rozbudowywano aparat represji w postaci urzędów bezpieczeństwa, Milicji Obywatelskiej, sądów wojskowych i powszechnych oraz sieci więzień i obozów pracy przymusowej. Ci, którzy nie akceptowali i zwalczyli nowy system polityczny, uznani zostali za wrogów narodu i państwa. Tylko stosując masowy terror, można było zastraszyć społeczeństwo, pokonać opozycję i przejąć rządy w kraju. Szacunki podawane przez najnowsze badania historyczne wskazują, że w latach 1944-1956 różnorodne represje osiągnęły prawie 6 mln osób. Podanie dokładnej liczby zmarłych, straconych i pomordowanych w więzieniach oraz obozach pracy przymusowej jest niemożliwe, ale wiadomo, że przekracza ona 20 tys. osób. Do tego należy dodać nieokreśloną liczbę zabitych i zamordowanych w akcjach zbrojnych prowadzonych w terenie przez jednostki polskie i sowieckie.

Specjalność: kara śmierci

Jednym z najważniejszych narzędzi walki z podziemiem niepodległościowym w okresie stalinowskim była kara śmierci. Jej masowe stosowanie umożliwiły stworzone w pierwszych latach powojennych surowe akty prawne. Komuniści uzasadniali nowe przepisy karne koniecznością bezwzględnej walki z „wrogiem klasowym”, zagrażającym – ich zdaniem – istnieniu państwa polskiego. Egzekwowaniem surowego prawa zajęły się sądy wojskowe, które objęły jurysdykcją ludność cywilną, oskarżoną o tzw. zbrodnie stanu. Początkowo były to sądy różnych formacji: wojskowe sądy garnizonowe, sądy okręgów wojskowych, wojskowe sądy Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego, czy też wojskowy sąd PKP. 20 stycznia 1946 roku powołane zostały do życia Wojskowe Sądy Rejonowe, które przejęły sprawy przeciwko osobom cywilnym. Obszar działania WSR-ów pokrywał się z ówczesnym podziałem administracyjnym państwa. Jednocześnie powstała sieć wojskowych prokuratur rejonowych, których zada-

niem było przygotowanie aktów oskarżenia. Ofiarami WSR byli głównie żołnierze podziemia niepodległościowego oraz działacze konspiracji młodzieżowej, mocno rozbudowanej od 1949 roku. Najczęściej skazywano ich z art. 86 Kodeksu Karnego Wojska Polskiego za usiłowanie obalenia ustroju państwa. Zlikwidowane na mocy ustawy z 5 kwietnia 1955 roku WSR działały jeszcze do przełomu lipca i sierpnia 1955 roku. Wydały 3468 wyroków śmierci, z czego wykonano 1363. Doliczyć do tego należy orzeczenia pozostałych sądów wojskowych, co daje w sumie 5858 skazanych na najwyższy wymiar kary. Co najmniej więc 2689 wyroków zostało wykonanych. Działające w tym samym czasie sądownictwo powszechne skazało na karę śmierci od 2148 do 2244 osób. Niestety nie wiadomo, ile z tych wyroków zostało wykonanych. Sumując wszystkie podane wyżej liczby, należy stwierdzić, że w latach 1944-1956 sądy wojskowe i powszechne skazały na karę śmierci ponad 8 tys. osób. Nie mając dokładnych danych, można jedynie przypuszczać, że co najmniej połowa z nich została wykonana. Powojenne przepisy prawne przewidywały dwie formy wykonania wyroków śmierci: wobec osób skazanych przez sądy powszechne przez powieszenie, w stosunku do skazanych przez sądy wojskowe przez rozstrzelanie.

W Łodzi i województwie łódzkim najwięcej ofiar należy przypisać działającemu od lutego 1946 roku WSR. Jego dziesięcioletnie funkcjonowanie zostało najlepiej zbadane i opisane. Znamy też dokładną listę osób skazanych przez ten sąd. Mało wiadomo natomiast o działalności Wojskowego Sądu Garnizonowego i Wojskowego Sądu Okręgowego w Łodzi. Jest to o tyle ważne, że w latach 1945-1946, przed powstaniem sieci WSR, organy te zajmowały się przede wszystkim sprawami dotyczącymi tzw. przestępstw politycznych. Brak też szczegółowego opracowania działalności i wyroków wydawanych w Łodzi przez sądy powszechne, które bezpośrednio po zakończeniu wojny zajmowały się głównie sądzeniem przestępców wojennych. Z tych

czarne dziury, białe plamy





względów obecnie nie jest możliwe nawet szacunkowe określenie liczby ofiar terroru komunistycznego w Łódzkiem w okresie stalinowskim.

W latach 1946-1955 WSR w Łodzi skazał na najwyższy wymiar kary 201 osób, z czego 186 wyroków można uznać za „polityczne”. Największa liczba orzeczonych kar śmierci przypadła na 1946 rok. Dotychczas ustalono, że w wyniku wykonania części wyroków straciło życie 65 skazańców. Kolejnych trzech zmarło w więzieniu przed egzekucją w efekcie brutalnego przesłuchiwania. Niezbadała pozostaje nadal liczba osób odsiadujących niższe wyroki, które zmarły z powodu tortur i okrutnego traktowania bądź bardzo złych warunków odbywania kary, które w szybkim czasie wyniszczały organizmy więźniów. Do takiego przypadku należy zaliczyć śmierć prof. Stanisława Gorzuchowskiego, kierownika Katedry Antropogeografii Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Łódzkiego, który zmarł 22 marca 1948 roku w więzieniu we Wronkach, nie doczekawszy końca pięcioletniego wyroku.

Najliczniejszymi łódzkimi organizacjami niepodległościowymi, z którymi władze prowadziły najbardziej bezwzględną walkę, były: Konspiracyjne Wojsko Polskie, Ruch Oporu bez Wojny i Dywersji „Wolność i Niezawisłość”, Narodowe Siły Zbrojne, Narodowe Zjednoczenie Wojskowe. Do tego dodać trzeba różnego rodzaju oddziały poakowskie i konspiracyjne grupy młodzieżowe. Większość członków tych ugrupowań została oskarżona przed sądem o udział w nielegalnej organizacji i posiadanie broni palnej bez zezwolenia władz.

Zacieranie śladów

Oprócz ustalenia pełnej listy nazwisk ofiar terroru komunistycznego niezmiernie ważnym zadaniem pozostaje odnalezienie miejsc ich pochówku. Władze komunistyczne przez dziesięciolecia dbały o to, by wymazać ze świadomości społecznej pamięć

o żołnierzach podziemia niepodległościowego. Starano się zatrzeć po nich wszelkie ślady, dlatego nie informowano rodzin o terminie wykonania kary. Pierwszym powojennym zarządzeniem regulującym zasady postępowania ze zwłokami więźniów był *Zbiór Przepisów Departamentu Więziennictwa* z 1 stycznia 1948 roku. Następne przepisy omawiające te kwestie to *Zarządzenie Dyrektora Departamentu Więziennictwa* nr 18 z 10 października 1949 roku oraz pismo Gabinetu Ministra z 14 lipca 1952 roku. Wszystkie te akty prawne traktowały zwłoki więźniów jako własność państwa i dawały władzom zakładów karnych prawo decydowania o pogrzebie. W większości przypadków ciał więźniów straconych w egzekucji nie oddawano najbliższym. Za każdym razem zależało to od decyzji naczelnika więzienia w porozumieniu z szefem WUBP i miejscowym prokuratorem. Łagodniej postępowano ze zwłokami osób zmarłych podczas śledztwa lub w trakcie odbywania kary. Zazwyczaj zgadzano się na oddanie ich rodzinie. Czasem zastrzegano jednak, by podczas pogrzebu trumna była zamknięta, by ukryć ślady pobicia. Przykładem osoby zakatowanej podczas przesłuchiwania, której ciało nie zostało jednak wydane bliskim, jest Jan Małolepszy „Murat”, dowódca III Komendy KWP.

Pracownicy poszczególnych zakładów karnych potajemnie dostarczali zwłoki zmarłych i straconych więźniów na miejscowe cmentarze. Zazwyczaj do grzebania wykorzystywano pracę pozostałych osadzonych bądź wykonywali ją sami funkcjonariusze więzienni, bez pomocy pracowników cmentarnych. Aby zachować wszystko w największej tajemnicy, pochówki odbywały się nocą, w specjalnie wyznaczonych do tego częściach cmentarzy. Często ofiary były chowane bez trumien, w samej białźnie, a nawet nago. Z niektórych relacji wynika, że czasem zwłoki posypywano lub polewano specjalnymi substancjami żrącymi, by uniemożliwić jakąkolwiek identyfikację. Dotyczyło to zwłaszcza zbiorowych mogił. W większości przypadków pojedyncze groby więźniów nie były oznakowane, rzadko kiedy też odnotowywano fakt pochówku w księgach cmentarnych. Dokładne dane z numerami kwater i grobów ofiar były znane jedynie administracji więzienia. Szczątkowo zachowane archiwa więzienne uniemożliwiają dotarcie do tych informacji.

Doły – punkty martyrologii

Na terenie Łodzi najlepiej udokumentowanym miejscem pochówku ofiar terroru komunistycznego jest Cmentarz Rzymskokatolicki pw. św. Wincentego przy ul. Smutnej 9 na Dołach. Wcześniej błędnie przypuszczano, że więźniów chowano na sąsiednim cmentarzu komunalnym. W zachowanych raportach naczelników więziennych można odnaleźć informacje, że egzekucje przeprowadzano w więzieniach przy ul. Sterlinga 16 i przy ul. Kopernika 29. Placówki te pokrywały koszty pogrzebów na cmentarzu na Dołach. Praktykę taką potwierdza sprawozdanie sporządzone w 1956 roku dla dyrektora Departamentu Więziennictwa MBP Hipolita Duliasza. Można przeczytać w nim dodatkowo, że pochówki zostały zarejestrowane w księdze cmentarnej, a zgony zgłoszone w Urzędzie Stanu Cywilnego. „Rodzin więźniów nie powiadomiono

o zgonie, jak również nie wydano rzeczy własnych niepodlegających konfiskacie na rzecz skarbu państwa”.

Zbrodnie Wojskowego Sądu Rejonowego

W celu potwierdzenia powyższych raportów przeprowadzona została kwerenda we wszystkich księgach cmentarnych z lat 1945-1956, znajdujących się na Cmentarzu Rzymskokatolickim pw. św. Wincentego na Dołach. W wyniku kwerendy udało się zlokalizować miejsca pochówku 22 osób. Są to głównie żołnierze KWP, NSZ, WiN oraz działacze kilku mniejszych organizacji młodzieżowych. Wszyscy skazani zostali na karę śmierci przez WSR w Łodzi w latach 1950-1955. Ciała ofiar pochowane zostały w pojedynczych mogiłach rozlokowanych na terenie całego cmentarza. Takie rozproszenie miało na celu zatarcie śladów i uniemożliwienie zlokalizowania miejsc ich pochówku. O wiele trudniej jest znaleźć jeden konkretny grób wśród kilku tysięcy zwykłych nagrobków, niż szukać szczątków ludzkich na polu, gdzie ulokowane są głównie groby więzienne. O tym, że rodziny skazanych nie zostały powiadomione o wykonaniu kar śmierci, świadczy fakt, iż w latach 70., po upływie ważności kwitów cmentarnych, na grobach zamordowanych pochowane zostały inne osoby. W trzech przypadkach (Jan Chowański, Józef Ślęzak i Stefan Wydrzyński) nie udało się zlokalizować dokładnego miejsca pochówku, gdyż osoby te nie zostały wpisane do książki cmentarnej, a pozostały po nich tylko kwity z rachunkami wystawionymi dla więzienia przy ul. Sterlinga 16. Żołnierze ci zostali pochowani na Dołach, lecz celowo nie zewidencjonowano tego w księgach cmentarnych. Odnalezienie grobów tych trzech osób jest więc zadaniem praktycznie niemożliwym do wykonania.

Pochówki ofiar z lat 1945-1949 nie były w ogóle wprowadzane do ksiąg cmentarnych, dlatego ustalenie dokładnego miejsca pogrzebania zwłok jest na



razie niemożliwe. W literaturze i niektórych relacjach można znaleźć informacje, iż ofiary były chowane nocą pod murem wzdłuż ul. Smutnej. Obecnie teren wzdłuż muru jest dokładnie zagospodarowany pod liczne pomniki i nic nie wskazuje na ewentualne miejsce mogiły. Pomocne mogą okazać się zeznania osób mieszkających w okolicy cmentarza bądź pracujących w tamtym okresie na tej właśnie nekropoli.

Dodatkowo przeprowadzona została kwerenda w kwitariuszach wystawianych przez cmentarz dla zleceniodawców pogrzebów. Dokumentacja taka zachowała się na Dołach dopiero od 1949 roku, ale pozwala na wychwycenie kolejnych osób pochowanych na koszt więźni. W wyniku tych poszukiwań udało się odnaleźć dodatkowe 45 osób, których pochówek opłacony został przez łódzkie zakłady karne. W tym przypadku należy jednak dokładnie zbadać personalia pochowanych osób i ustalić, w jaki sposób doszło do ich śmierci. W tamtym czasie więzienia chowały też na swój koszt ciała zwykłych przestępców. Do takiego przypadku należy zaliczyć Eliaśza Kubiaka, funkcjonariusza milicji, który wraz ze Stefanem Czubakiem dokonał w 1949 roku dwóch napadów rabunkowych w centrum Łodzi. Za czyny te zostali skazani na karę śmierci, a ich ciała pochowano na Dołach. Inaczej należy potraktować natomiast sprawę Stanisława Malickiego, pracownika WUBP w Łodzi, który za współpracę z Ruchem Oporu Armii Krajowej został skazany na karę śmierci. Ponadto oddzielną grupę stanowią hitlerowscy zbrodniarze wojenni. Tylko dokładnie przeprowadzone w przyszłości badania pozwolą pogrupować pochowane osoby do poszczególnych kategorii. Dotychczas z listy tej udało się ustalić cztery ofiary polityczne, które zginęły w więzieniach przed ogłoszeniem wyroków.

Materiał do ćwiczeń

Poszukiwania miejsc pochówku ofiar terroru komunistycznego prowadzone były też na pozostałych cmentarzach w Łodzi. Nie odnotowano też ani jednego przypadku pochówku zleconego przez któreś z łódzkich więzień. Do sprawdzenia pozostają jeszcze archiwa Cmentarza Rzymskokatolickiego pw. św. Józefa przy ul. Ogrodowej 39. Na tym ostatnim cmentarzu zaraz po drugiej wojnie światowej znajdował się Zarząd Cmentarzy Rzymskokatolickich w Łodzi, dlatego zgromadzone są tam książeczki kwitowe z lat 1946-1949 ze wszystkich łódzkich cmentarzy.

Niekiedy, aby całkowicie zataić informacje o straconych więźniach lub zmarłych aresztowanych, ich zwłoki były wydawane do zakładów anatomii bez podawania danych personalnych. Tam bezimienne ciała służyły jako materiał do ćwiczeń dla studentów medycyny.

Przy ul. Narutowicza 60 mieścił się w tym okresie również Zakład Anatomii i do dziś budynek ten pozostaje jego siedzibą. Z pisma obecnego kierownika Anatomii Prawidłowej i Klinicznej Uniwersytetu Medycznego wynika, że nie zachowały się żadne dokumenty archiwalne z tamtych lat. Osoby pracujące w tej placówce nie posiadają żadnej wiedzy na temat ewentualnego przekazywania do Zakładu zwłok



z więzień. Brak dokumentacji archiwalnej praktycznie uniemożliwia zbadanie tego tropu. Zapiski z ksiąg cmentarnych na Dołach wskazują, że w latach 50. Zakład Anatomii posiadał własne krematorium. Popiół i resztki skremowanych zwłok chowane były na tym cmentarzu m.in. w grudniu 1950 roku, wrześniu 1952 roku i marcu 1953 roku. Być może taka sama praktyka była stosowana w latach wcześniejszych. Dla władzy komunistycznej mógł to być najłatwiejszy sposób pozbycia się ciał żołnierzy podziemia niepodległościowego.

Realia lat stalinowskich wskazują na szereg innych możliwości ukrycia zwłok przez aparat represji. Miejscami pochówków mogły być tereny więzień bądź obszary wokół siedzib UB. Tak stało się 19 października 1945 roku w Powiatowym Urzędzie Bezpieczeństwa Publicznego w Kępnie, gdzie ciało zamordowanego przez ubeków Stefana Drogiego zostało zakopane w pobliskim ogrodzie. Mało konkretne i niczym niepotwierdzone relacje ludzi wskazują, że takim miejscem w Łodzi mogło być nieistniejące już więzienie przy ul. Sterlinga 16. Obiekt ten pełnił funkcję więzienia od 1908 roku. W czasie okupacji hitlerowskiej więziono w nim mężczyzn oskarżonych przede wszystkim o tzw. przestępstwa polityczne. Po zakończeniu drugiej wojny światowej w tym samym budynku osadzano żołnierzy i działaczy organizacji niepodległościowych, którzy oczeki-

wali na proces bądź odsiadywali orzeczoną już karę. Odbywały się tam również przesłuchiwanie tych więźniów, których w obawie przed ucieczką nie chciano transportować do pobliskiej siedziby WUBP. Jak już wspomniano, w gmachu tym wykonywane były też wyroki śmierci. Istnieje przypuszczenie, że w latach powojennych na dziedzińcu tego więzienia mogły być chowane ciała pomordowanych więźniów. Nie ma na to jednak rzeczowych dowodów. W 1964 roku więzienie przy ul. Sterlinga 16 zostało zlikwidowane, a zabudowania oddane do użytku Sądu Rejonowego dla Łodzi-Śródmieście. Nowo zagospodarowany i przebudowany budynek zatracił swój pierwotny charakter, co mocno utrudnia odnalezienie jakichkolwiek śladów po ewentualnych pochówkach.

Kolejnym miejscem w Łodzi, w którym mogły zostać ukryte zwłoki ofiar terroru komunistycznego, jest dawna siedziba WUBP przy al. Anstadta 7. Wybudowany w 1939 roku obiekt miał stać się siedzibą szkoły dla młodzieży żydowskiej, ale wybuch wojny pokrzyżował te plany i gmach zajęło Gestapo. Zaraz po wyswobodzeniu miasta spod okupacji niemieckiej budynek został przejęty przez funkcjonariuszy bezpieczeństwa. Umieszczono tu siedzibę WUBP, a jej pierwszym szefem został Mieczysław Moczkar. Po politycznej odwilży i reorganizacji służb bezpieczeństwa budynek przy al. Anstadta 7 został przeznaczony w 1959 roku na szkołę. Obecnie mieści się w nim XII L.O. im. S. Wyspiańskiego. Tak jak w poprzednim przypadku proces adaptacji budynku do nowych celów zatarał ślady ewentualnych miejsc ukrycia zwłok.

Brus – groby masowe

Na wzór sowiecki ciała wrogów władzy komunistycznej w Polsce grzebano ponadto w jeszcze mniej „cywilizowanych” miejscach, takich jak lasy czy poligony. Traktowano tak osoby najbardziej zasłużone w walce przeciwko nowemu systemowi. Reżim nie mógł pozwolić, aby ich groby stały się miejscami kultu i manifestacji antypaństwowych. W Łodzi w taki bestialski sposób potraktowany został Stanisław Sojczyński „Warszyc”, dowódca I Komendy Konspiracyjnego Wojska Polskiego. Prawdopodobnym miejscem rozstrzelania i ukrycia zwłok „Warszycy” oraz jego towarzyszy broni jest były poligon wojskowy na Brusie. Dwa śledztwa prowadzone w tej sprawie przez Komisję Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu IPN nie przyniosły jednak pozytywnych rezultatów i zostały umorzone. Przypuszczalne miejsce pochówku, wskazane przez obecnego w 1947 roku przy egzekucji prokuratora, okazało się bowiem nieprawdziwe. Badania archeologiczne na tym terenie są prowadzone od 2008 roku przez pracowników Katedry Bronioznawstwa Instytutu Archeologii UŁ przy współpracy Urzędu Miasta Łodzi. Do 2011 roku odnaleziono na Brusie 7 grobów masowych, kryjących łącznie szczątki około 120 osób. Większość ofiar to osoby rozstrzelane w latach okupacji niemieckiej. Tylko jedna mogiła zawierała szkielety czterech mężczyzn rozstrzelanych po 1945 roku. Do określenia chronologii tego grobu posłużyła łuska od naboju kal. 7,62x25 mm produkcji radzieckiej właśnie z 1945 roku. Mimo szczegółowych badań nie udało się niestety ustalić, kim były te cztery zamordowane

osoby. Dzięki podpisanemu porozumieniu między władzami miasta i rektorem UŁ prace archeologiczne będą prowadzone na Brusie przez cztery sezony w latach 2012-2016. Trzeba mieć nadzieję, że najbliższe lata przyniosą nowe odkrycia w tej sprawie.

Podsumowując dotychczasowe poszukiwania, należy stwierdzić, że głównym miejscem w Łodzi, w którym odnaleziono groby ofiar terroru komunistycznego z lat 1945-1956, jest Cmentarz Rzymskokatolicki na Dołach. Drugim takim miejscem jest były poligon wojskowy na Brusie. Kolejne odkrycia mogił pomordowanych działaczy niepodległościowych będą uzależnione od pomocy świadków tamtych czasów. Prosimy o zgłaszanie się do Oddziałowego Biura Edukacji Publicznej IPN osób, które posiadają informacje o nocnym grzebaniu zwłok na cmentarzu na Dołach bądź na terenie obiektów przy ul. Sterlinga 16 i al. Anstadta 7.

Krzysztof G. Latocha
– dr historii, pracownik BEP IPN o/Łódź

Poniżej umieszczony zostaje wykaz 29 nazwisk ofiar politycznych, których ciała zostały pochowane na cmentarzu na Dołach. Nazwiska ofiar ułożono chronologicznie według daty śmierci. W trzech przypadkach nie jest znany dokładny numer kwatery i grobu, gdyż celowo zostało pominięte dokonanie wpisu do księgi cmentarnej. Większość rodzin do tej pory nie wie, gdzie zostali pochowani ich bliscy. Nie ma też żadnych tablic informacyjnych, ponieważ po upływie 20 lat w nieopłaconych ponownie grobach pochowane zostały kolejne osoby.

Sobolczyk Marian – ur. 15.08.1916 r., członek oddziału „Groźnego”, zmarł w więzieniu, nie doczekawszy rozprawy sądowej, pochowany 24.04.1946 r., kwatera 28A, linia 2, plac 6, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Wieczorek Józef – ur. 25.01.1905 r., członek organizacji niepodległościowej KWP, zmarł 10.07.1946 r. w więzieniu, nie doczekawszy rozprawy sądowej, pochowany 12.07.1946 r., kwatera 6, linia 21, plac 26, na zlecenie więzienia przy ul. Kraszewskiego 1/5.

Nogała Stanisław – ur. 28.08.1923 r., członek organizacji niepodległościowej KWP, zmarł 29.06.1947 r. w więzieniu, nie doczekawszy rozprawy sądowej, pochowany 01.07.1947 r., kwatera 28C, linia 4, plac 9, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Majewski Jan – ur. 18.04.1907 r., członek organizacji niepodległościowej KWP, zmarł 02.01.1948 r. w więzieniu, nie doczekawszy rozprawy sądowej, pochowany 03.01.1948 r., kwatera 12, linia 28, plac 10, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Kozub Marian – ur. 26.11.1922 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej NSZ, stracony 1.04.1950 r., pochowany 4.04.1950 r., kwatera 28K, linia 10, plac 8, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Krych Edward „Set” – ur. 20.10.1923 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej NSZ, stracony 1.04.1950 r., pochowany 4.04.1950 r., kwatery 28K, linia 11, plac 8, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Chowański Jan „Tadek” – ur. 24.06.1917 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej KWP, stracony 19.05.1950 r., pochowany 23.05.1950 r., pozostał tylko Kwit 955, na zlecenie więzienia przy ul. Kopernika 29.

Coliński Józef „Zarycz” – ur. 26.12.1920 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej KWP, stracony 22.05.1950 r., pochowany 24.05.1950 r., kwatery 28K, linia 5, plac 4, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Górecki Czesław „Rzędzian” – ur. 2.02.1924 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej KWP, stracony 22.05.1950 r., pochowany 24.05.1950 r., kwatery 28K, linia 7, plac 4, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Grzegorski Zenon „Wisła” – ur. 21.01.1925 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej KWP, stracony 22.05.1950 r., pochowany 24.05.1950 r., kwatery 28K, linia 4, plac 4, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Marczak Stanisław „Tomek” – ur. 4.04.1913 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej KWP, stracony 22.05.1950 r., pochowany 24.05.1950 r., kwatery 28K, linia 6, plac 4, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Szczepański Kazimierz „Wicher” – ur. 20.10.1924 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej KWP, stracony 22.05.1950 r., pochowany 24.05.1950 r., kwatery 28K, linia 3, plac 4, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Wojtczak Michał „Zbigniew” – ur. 20.06.1921 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej KWP, stracony 22.05.1950 r., pochowany 24.05.1950 r., kwatery 28K, linia 8, plac 4, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Żak Jan „Huragan” – ur. 30.08.1927 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej KWP, stracony 1.08.1950 r., pochowany 3.08.1950 r., kwatery 14, linia 6, plac 15, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Kiwacz Ireneusz „Komar” – ur. 12.02.1924 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej WiN, stracony 10.10.1950 r., pochowany 11.10.1950 r., kwatery 14, linia 5, plac 12, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Serwa Stanisław „Płomień” – ur. 4.05.1931 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej WiN, stracony 10.10.1950 r., pochowany 12.10.1950 r., kwatery 14, linia 5, plac 19, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Winckiewicz Wincenty „Burza” – ur. 15.07.1926 r., skazany za utworzenie na terenie Łodzi Polskiej Organizacji Podziemnej, przemianowanej na Polską Podziemną Organizację Bojową, stracony 16.04.1951 r., pochowany 18.04.1951 r., kwatery 24, linia 5, plac 12, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Cybulski Jerzy – ur. 20.02.1922 r., skazany za utworzenie na terenie Łodzi Polskiej Organizacji Podziemnej, przemianowanej na Polską Podziemną Organizację Bojową, stracony 16.04.1951 r., pochowany 18.04.1951 r., kwatera 24, linia 4, plac 12, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16. Po 1990 r. szczątki zostały ekshumowane i złożone do grobu rodziców na cmentarzu przy ul. Ogrodowej.

Olszewski Tadeusz „Zagłoba” – ur. 11.06.1927 r., skazany za działalność w Młodzieżowej Organizacji Armii Krajowej, przemianowanej na „Chłopcy Z”, stracony 20.11.1951 r., pochowany 22.11.1951 r., kwatera 12, linia Al., plac 14, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Woźniak Włodzimierz – ur. 11.08.1930 r. skazany za utworzenie na terenie Łodzi organizacji „Orleń Andersa”, stracony 24.12.1951 r., pochowany 28.12.1951 r., kwatera 12, linia Al., plac 31, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Kubera Jan – ur. 13.05.1932 r., skazany za utworzenie na terenie Łodzi organizacji „Orleń Andersa”, stracony 24.12.1951 r., pochowany 28.12.1951 r., kwatera 12, linia Al., plac 26, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Malicki Stanisław – ur. 23.08.1919 r., skazany za współpracę z organizacją Ruch Oporu Armii Krajowej, stracony 19.04.1952 r., pochowany 21.04.1952 r., kwatera 18, linia 14, plac 14, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Kruchlak Adam – ur. 2.03.1932 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej w Tomaszowie Mazowieckim (nazwa nieznana), stracony 12.07.1952 r., pochowany 15.07.1952 r., kwatera 18, linia 12, plac 18, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Kupiec Kazimierz – ur. 21.07.1932 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej w Tomaszowie Mazowieckim (nazwa nieznana), stracony 12.07.1952 r., pochowany 15.07.1952 r., kwatera 18, linia 11, plac 18, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Kaczmarek Jan – ur. 12.05.1926 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej NSZ, stracony 8.08.1952 r., pochowany 10.08.1952 r., kwatera 18, linia 19, plac 8, brak informacji na zlecenie którego więzienia.

Żakowski Roman – ur. 23.06.1901 r., skazany za współpracę z obcymi służbami wywiadowczymi (prawdopodobnie w ramach współpracy z organizacją niepodległościową), stracony 13.04.1953 r., pochowany 16.04.1953 r., kwatera 19, linia 5, plac 5, na zlecenie więzienia przy ul. Kopernika 29.

Danielak Ludwik „Bojar”, „Szatan” – ur. 4.04.1923 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej KWP, stracony 5.08.1955 r., pochowany 8.08.1955 r., kwatera 69, linia 8, plac 13, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

Ślęzak Józef „Mucha” – ur. 24.01.1925, skazany za działalność w organizacji niepodległościowej KWP, stracony 26.08.1955 r., pochowany 27.08.1955 r., pozostał tylko Kwit 1456, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16,

Wydrzyński Stefan „Zygmunt” – ur. 3 V 1925 r., skazany za działalność w organizacji niepodległościowej KWP, stracony 26.08.1955 r., pochowany 27.08.1955 r., pozostał tylko Kwit 1456, na zlecenie więzienia przy ul. Sterlinga 16.

W obliczu śmierci



Yosi Winer mieszka w Izraelu. Co roku odwiedza Polskę i Łódź. Bardzo lubi nasze miasto, bo z Łodzią związana jest jego żona, była uczennica Szkoły im. Pereca. Sam Winer urodził się 1932 roku na wsi na Wołyniu. Tam jego przodkowie mieszkali od wielu pokoleń. Kiedy rozpoczął się Holokaust, jego rodzina nie dała się zamknąć w getcie. Uciekła do lasu, licząc na przetrwanie. Niezwykle dramatyczne losy rodziny Winerów oraz innych Żydów, którzy postanowili ukrywać się w wołyńskich lasach przed zagładą, spłoty się silnie z losami ich sąsiadów Polaków, kiedy w wyjątkowo ekstremalnych warunkach wspólnie musieli walczyć o przetrwanie, gdyż jednym i drugiem zagroziły mordercze grupy ukraińskich nacjonalistów. Te wyjątkowe dzieje złożo-

czarne dziury, białe plamy

nej z Żydów i Polaków grupy ocalenia Winer opisał we wspomnieniowej książce *Maraton życia*. Ukazała się ona w ubiegłym roku w Izraelu. Yosi Winer przetłumaczył ją teraz na polski. *W obliczu śmierci* to tytuł rozdziału opracowanego przez Elżbietę Pawlicką.

Yosi Winer jest nie tylko autorem kilku książek. Uprawia także z powodzeniem marlarstwo i mimo przekroczonych 80 lat nadal biega maratony.

W obliczu śmierci

5 Marca 1943 roku, w słabym świetle poranka, kiedy gęsta mgła leżała jeszcze między drzewami, mój wuj Szlomo oddalił się od obozu, aby zobaczyć, czy dookoła panuje spokój. Rodzice i ja nadal drzemaliśmy obok małego ogniska w szałasie, gdy nagle usłyszeliśmy przeraźliwy gwizd. Był niespodziewany, więc na sekundę zastygliśmy w bezruchu. Zdumieni, spoglądaliśmy na siebie, przypuszczając, że dzieje się coś bardzo złego. Wtedy padły pierwsze strzały skierowane w stronę obozu.

Kule dziurawiły nasze szałas, a ludzie wyskakiwali z nich w nieładzie, stając się natychmiast ruchomym celem napastników. Odbywało się polowanie na ludzi, a nasze zaskoczenie było kompletne i paraliżujące. Nie było czasu na logiczną reakcję. Huk wystrzałów z odległości nie przekraczającej 60-80 metrów był ogłuszający, pociski śmigły wokół nas. W panującym chaosie wyskoczyłem z szałasu i pobiegłem jak szalony przed siebie. Rozum przestał funkcjonować, liczyła się tylko szybkość nóg. Ze zgrozą wspominam te minuty, kiedy jedynym pragnieniem była ucieczka od śmierci. Nie zdążyłem nawet pomyśleć o rodzicach, nie było na to czasu.

Przebiegłem nie więcej niż 30-40 metrów, kiedy zauważyłem trzech mężczyzn kierujących karabiny w moim kierunku. Wystrzelili. Widziałem błysk ognia z luf. Moje oczy utrwaliły to wydarzenie, a w pamięci obraz ten trwa do dziś.

Ogromna siła uniosła mnie do góry i cisnęła na twardy grunt. Leżałem przez kilka sekund, może zemdlałem. Strach poderwał mnie wkrótce na nogi. Musiałem uciekać. Nie wiedziałem jeszcze, dlaczego upadłem, nie czułem bólu, ale kiedy chciałem wykonać pierwszy krok, doznałem fizycznego i psychicznego szoku.

Czułem, że moja prawa ręka jest całkowicie roztraskana i tylko skrawek skóry łączy ją z resztą ciała. Oddalając się od strzelaniny, lewą ręką podtrzymywałem drugą, całkowicie już bezwładną i jakby obcą. Nie miałem siły spojrzeć, bałem się tego widoku.

Od tej chwili nic już nie pamiętam, może kolejny raz zemdlałem, bo przecież poprzednie wydarzenia, aż do momentu postrzału, tkwią w mojej pamięci niewiarogodnie jasno aż do dzisiaj. Nie wiem również, jaki dystans przebyłem od obozu o własnych siłach i kto się później mną zaopiekował.

Wiele osób z naszej grupy, które nie miały broni, opuściły szałas i rozbiegły się w różnych kierunkach. Reszta broniła obozu, strzelając z nielicznych karabinów. Ta może niespodziewana reakcja Żydów najwyraźniej zakłóciła plany atakujących, bo przerwali okrażenie. Napastnicy prawdopodobnie doszli do przekonania, że więcej już nie będą w stanie zdziałać.

Ta walka na śmierć i życie trwała pół godziny, może niewiele dłużej. Szesnastoletni Awraham, syn mojego drugiego stryja Meira, okazał szaloną odwagę, gdy pod gradem świszczących kul biegał między naszymi ludźmi, donosząc amunicję. Po paru minutach został zabity. Wkrótce zginęła od kuli Gitel, żona wujka Szlomy. Zginął Mojżesz, mąż Rysi, która była koleżanką mojej mamy, a także jeden z braci „Kaukazkich” i dwóch członków grupy stryja Meira. Wszyscy polegli w niespełna pół godziny.

Oprócz zabitych było jeszcze wielu rannych; mój ojciec otrzymał postrzał w piersi, kula przeszła mu tuż nad sercem. Jakow, niezwykle inteligentny człowiek, również był ranny w klatkę piersiową. Rysia miała przestrelone ramię, a mojej koleżance Simie kula wyrwała kawał skóry w pobliżu obojczyka. Najbardziej poważne obrażenia odniosła matka rudego chłopczyka. Dwie kule przeszły jej nogi

ponad kolanami, została sparaliżowana. Ajzyk po wcześniejszej napaści Ukraińców, ciągle zaliczał się do rannych.

* * *

Pamięć wraca do tego smutnego pochodu ludzi pokaleczonych fizycznie i moralnie. Silniejsi nieśli na zmianę ranną kobietę i mego ojca. Reszta rannych musiała radzić sobie sama. Musieliśmy odejść jak najdalej od miejsca walki i śmierci i zapewnić choćby krótki odpoczynek dla wszystkich rannych, a także w jakiś sposób zorganizować się od nowa.

Nie byłem do końca świadom, co się działo wokół, nie wiedziałem też, w jaki sposób zebrano rozproszonych ludzi, ale nie mam wątpliwości, że jedynie Szlomo wiedział, jak działać w takich warunkach. On też poprowadził nas teraz do nowego miejsca w lesie [...].

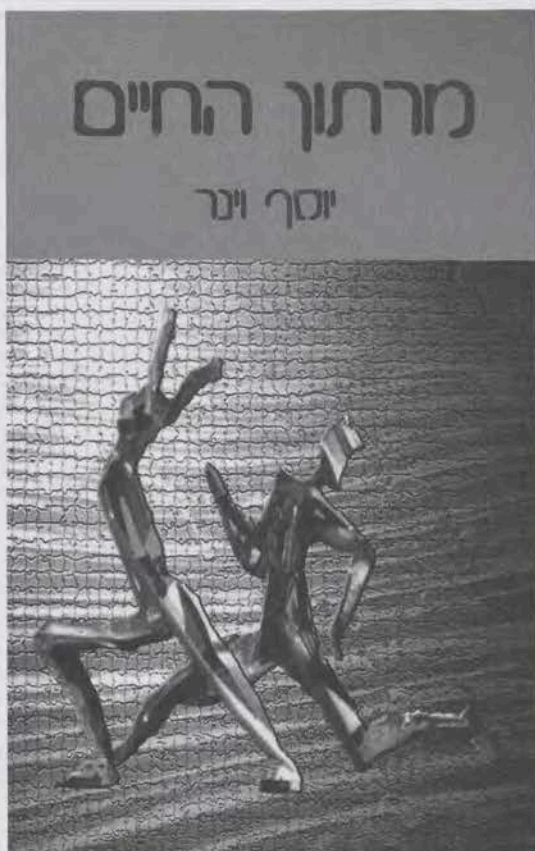
Szliśmy bardzo powoli ze względu na stan rannych. Po ogłuszającej strzelaninie las wydawał się teraz oazą spokoju. Tylko ostrożne kroki posuwającej się grupy, a czasem jęk rannego naruszały ciszę. Szok ostatnich godzin, strach, zwątpienie i rezygnacja, nie pozwalały na „luksus” opłakiwania poległych.

[...] Rękaw mojej kurtki był nasączony krwią i miał purpurowy kolor. Krzepnąca krew sklejała ranną rękę ze zdrową ją podtrzymującą. Zacząłem cierpieć rozdzierający ból. Ogarniał mnie coraz to większy strach, bo krew nie przestała wyciekać z rany. Ciężko ranny ojciec nie mógł mi pomóc, a matka starała się go wspierać.

Pod wieczór zatrzymaliśmy się w miejscu przypominającym wzgórze położone między wysokimi drzewami. Grunt był tu suchy i ranni mogli w końcu odpocząć. Ktoś się mną zaopiekował, prawy rękaw kurtki został odcięty, rany obnażonego ramienia pokryto liśćmi zerwanymi z najbliższego drzewa i owinięto kawałkiem tkaniny. Kolejny kawałek materiału zawiązano mi na szyi, aby podtrzymywał prawie martwą rękę. To był maksymalny w tych warunkach zabieg leczniczy, a reszta należała do szczęścia. Kula, która przebiła moje ramię, zrobiła stosunkowo mały otwór wlotowy, natomiast widok rany wylotowej nie wróżył niczego dobrego. Nikt nie umiał zdiagnozować stanu ręki, co i tak w tych warunkach było bez znaczenia.

Do trudniejszych i bardziej skomplikowanych należała pomoc udzielana rannym w klatkę piersiową i korpus. Jak się później okazało, była ona także najmniej skuteczna. Codzienna zmiana liści na ranach była jedynym środkiem leczniczym, i to niezwykle bolesnym. Ranny mógł tylko zmobilizować wszystkie siły organizmu, aby za cenę życia znieść ten ból. W pierwszą noc, na nowym miejscu, nabieraliśmy tylko siły przed dalszą drogą. Nie zapaliliśmy ognisk ze względu na bezpieczeństwo. Mroźną marcową noc spędziliśmy pod gołym niebem. Ból rannych wzmagał się jeszcze bardziej w chłodzie. I tylko gwiazdy na niebie nie były czułe na ludzkie cierpienie.

czarne dziury, białe plany



Dla mnie ta noc była koszmarna, zapadałem w niezdrowy, urywany sen. Nikt przy mnie nie czuwał [...] Zdawałem sobie sprawę, że ojciec potrzebuje więcej opieki. Choć nie miałem do nikogo żalu, czułem się bardzo nieszczęśliwy.

Nazajutrz rano okazało się, że nie możemy kontynuować marszu ze względu na stan rannych. Ból z odniesionych ran wzmagał się, co jakiś czas rozlegały się ciche i przejmujące jęki. Najbardziej cierpiała kobieta postrzelona w nogi; jej jęki były najgłośniejsze. Również z bólu jęczał mój ojciec, za każdym razem, kiedy ten dźwięk docierał do mnie, zapominałem o własnym nieszczęściu. [...]

Każdego wieczoru planowano wyruszyć rankiem dalej, ale kiedy promienie słoneczne pozwoliły ujrzeć stan rannych, musieliśmy te plany odkładać. [...]

I tak minęły cztery dni i pięć długich, niekończących się nocy. Na szczęście teren był suchy, nie padał deszcz ani śnieg. Stan ciężko rannych pogarszał się z każdą godziną. Rany kobiety były już dotknięte gangreną i jej los był przesądzony. Także stan mojego ojca i Jakowa był bardzo ciężki. Wujek Szlomo po raz pierwszy był w tej sytuacji całkowicie bezradny.

Piątego dnia, przed południem, zauważono wśród drzew dwóch nieznajomych mężczyzn zbliżających się do naszego obozu. Myśleliśmy, że trzymają w rękach broń. Szok ostatnich dni był jeszcze ogromny i nie myśleliśmy logicznie. To spowodowało, że na widok dwóch tylko intruzów powstała ogólna panika.

Gdy rozległ się krzyk ostrzeżenia, wszyscy skoczyli na nogi, gotowi do ucieczki. Nawet ranni, mobilizując swe ostatnie siły, zaczęli uciekać. Patrzyłem na ojca i widziałem, jak podniósł się, ale po paru metrach zwałił się jak kłoda na ziemię. Wróciłem i usiadłem obok. Pamiętam, jakby to było dzisiaj, że zapomniałem o własnym bólu i wyzbyłem się strachu. Nie mogłem i nie chciałem pozostawić ojca samego. Choć byłem półprzytomny, nie zważałem na to, co się dzieje wokół, słyszałem tylko jęki mojego ojca.

To był fałszywy alarm. Intruzami okazali się Polacy, którzy przyszli do lasu, aby nas odnaleźć. Nie mieli ze sobą broni palnej, jedynie długie kije. Jednym z nich był Piotr Wereszczyński, starszy mężczyzna, którego znaliśmy wcześniej, a młody miał na imię Stefan. Stefan chciał dołączyć w lesie do naszej grupy z żoną i trójką dzieci, najmłodszy jego syn miał osiem lat. [...] Wyraziliśmy zgodę.

Rannych przeniesiono na poprzednie miejsca. Ich gwałtowne poderwanie się oraz próba ucieczki ponownie otworzyły rany. Sytuacja poważnie się zatem pogorszyła, zwłaszcza u rannych postrzelonych w korpus. Leżałem kilka metrów od ojca i widziałem, jak matka, wujek i inni starali się mu pomóc. Miałem gorączkę, zapadłem w głęboki, ciężki sen.

Rano wujek Szlomo powiedział, że trzeba szukać miejsca bardziej bezpiecznego. Kroczyliśmy razem, mama trzymała moją rękę. Po krótkim czasie Szlomo powiedział mi, że ktoś chce wypróbować nową broń i mam się nie przestraszyć, jeżeli usłyszę strzał. Nie przestraszyłem się. Zatrzymaliśmy się na krótki odpoczynek. Usiedliśmy w kręgu i mogłem wszystkich zobaczyć. Kiedy wstaliśmy, uzmysłowiłem sobie nagle, że wśród siedzących nie było już mojego ojca.

„Gdzie jest mój ojciec” – zapytałem mężczyznę, który trzymał mnie za rękę. Spojrzał na mnie niepewnie i powiedział, że ojca i ciężko ranną kobietę zabrali do szpitala, ponieważ nie byli w stanie iść z nami dalej. Moj umysł był przyćmiony bólem, ale zastanowiłem się, o jakim szpitalu on mówi. Gdzie znajduje się ten szpital i kto zabrał tam mego ojca? Pojąłem, że opowiada bajki, i byłem dotknięty, że traktuje mnie jak dziecko. [...] W końcu, kiedy prawda dotarła do mnie w całej rozciągłości, spojrzałem w oczy matce i już byłem pewien, że mój ojciec nie żyje. Pomyślałem ze złością o tym, że nie dano mi się z nim pożegnać, i zapłakałem. Trzymałem rękę mamy i tak szliśmy, płacząc i nie będąc w stanie wyrzucić ani słowa. Zresztą nie było już nic do powiedzenia.

Pod wieczór dotarliśmy do wybranego z góry miejsca i przygotowaliśmy się do noclegu. Tymczasem grupa mężczyzn stanęła na skraju obozu i jeden z nich poprosił, abym do nich dołączył. Nie wiedziałem, w jakim celu, i byłem zdziwiony, że to nie moi wujkowie zawołali mnie, chociaż też stali w grupie.

Stałem wśród dorosłych, pełen fizycznego bólu i przerażenia. Ktoś przykrył mi czymś głowę i powiedział, że teraz wszyscy będziemy się modlić. On powie słowa modlitwy, a ja będę za nim powtarzać „Idgał”. Mężczyzna zaczynał, a ja powtarzałem za nim słowa, nie rozumiejąc ich znaczenia, inni powtarzali razem ze mną: „wyitkadasz szmej raba”. Powoli pojąłem, że modlitwa związana jest ze śmiercią mojego ojca. Za każdym kolejnym słowem rosła we mnie wielka żalność. [...] Człowiek, którego kochałem najbardziej i który też kochał mnie bezgranicznie, odszedł na zawsze. Zmarł w cierpieniu, a ja nie mogłem mu pomóc.

Mój ojciec zostawił mnie i musiałem zmagać się z życiem już bez niego, bez jego bliskości, pomocy i wsparcia, bez jego miłości. Myślę, że miał do mnie dużo zaufania, skoro chłopcu dziesięcioletniemu kazał uciekać samemu z obozu pracy. Rok potem pozwolił mi chodzić z naładowanym rewolwerem, wychodzić samemu poza obóz w celu sprawdzania terenu oraz prowadzić dorosłych ludzi do odległego ogniska.

Może miał przecucie, że on nie przetrwa, a ja sam będę musiał dawać sobie radę w życiu. Może dlatego tak kierował moim losem, abym wcześniej dojrzał. Dzieciństwo, które w rzeczywistości było już dawno za mną, skończyło się bezpowrotnie.

[...] Po śmierci ojca zmniejszyła się liczba rannych, którzy nie mogli iść o własnych siłach. Została tylko jedna kobieta ranna w nogi, będąca z powodu gangreny już w agonii. W tym niebezpiecznym miejscu, gdzie znajdowaliśmy się, nie było już czasu na naturalne rozwiązanie. Po konsultacji przywódców grupy zawołano męża konającej kobiety i wyjaśniono mu stan rzeczy. Dwa wyjścia przedstawiono nieszczęsnemu: pozostać z małym chłopcem i z góry przewidzianym losem obok żony, aż do jej końca, albo skrócić jej straszne cierpienie i kontynuować marsz razem z grupą.

[...] Z jakim cierpieniem psychicznym i udręką musiał się ten człowiek zmagać? Strzał, który usłyszeliśmy po opuszczeniu obozu, oznaczał, że mężczyzna postanowił kontynuować marsz z resztą grupy i dać kolejną szansę na przeżycie dziecku i sobie.

Dwie kolejne śmiertelne ofiary spotkania z ukraińskimi mordercami, oprócz sześciu zabitych w dniu bitwy, znacznie zmniejszyło liczebność naszej grupy. Cieszyliśmy się więc, kiedy polska rodzina wraz z trojgiem dzieci do nas dołączyła. Wesołe dzieci, Stefan, człowiek niezwykle odważny i uczynny i Agnieszka, wyglądająca młodo jak na swój wiek, wnieśli do naszej przygnębionej grupy trochę optymizmu, a może nawet pewnej radości.

Przyczyny, z powodu których dołączyła do nas polska rodzina, były związane z przemyśleniami Stefana. On wołał żyć wolno w lesie, zamiast zostać w mieście i liczyć na wątpliwą niemiecką ochronę przed grozącymi Polakom ukraińskimi mordercami. Widział, jak ostatni Polacy, uciekając przed Ukraińcami, opuszczają swe wioski i osady i próbują chronić się w miastach. Zdawali sobie sprawę, że po ucieczce ostatnich Polaków z wioski znikną nasze skromne źródła zaopatrzenia w żyw-

ność i odzież, a także dostęp do jakichś informacji. Nasi polscy sąsiedzi Domscy też musieli uciec do Dubna, zostawiając za sobą dom i całe mienie. Straciliśmy tak z nimi kontakt, a przecież pod ich opieką pozostał mój mały braciszek.

* * *

Plony z zostawionych przez uciekających Polaków pól stały się głównym źródłem naszego pożywienia. Nasz obecny obóz mieścił się w młodym i gęstym lesie sosnowym pod niewielkim wzgórzem. W pewnej odległości od wzgórza ciągnął się wysoki stary las i wysokie krzaki. Stąd dzieliło nas tylko kilka kilometrów od wioski zwanej Kamienną Górą. [...] Z tej właśnie wsi przybyła do nas rodzina Stefana wraz z Piotrem Wereszczyńskim. Rodzina Wereszczyńskich przed opuszczeniem wioski i wyjazdem do Dubna była ważnym ogniwem w łańcuchu naszego zaopatrzenia. [...] Zbieraliśmy w okolicy wszystko, co Polacy zasiali, czyniąc to z wielkim, ale obliczalnym ryzykiem. Stefan znał wszystkie pola i ich plony. Członkowie grupy nocami skradali się tam, zbierając, co było w zasięgu wzroku i rąk, szczególnie ziemniaki, które stały się obecnie naszym głównym pożywieniem. Stałe udoskonalając proces produkcji, zaczęliśmy również zbieranie i łuskanie zboża. [...]

Wujek Ajzyk nauczył się gotować ziemniaki prawie bez wody, były one smaczniejsze, o smaku raczej pieczonych, bo wszystko, co jedliśmy, było mdłe z braku soli. Zmysł smaku dostosował się z czasem do rzeczywistości, przyzwyczailiśmy się [...].

Szlomo zebrał cały nasz zespół i nakazał, jak się zachować, kiedy pojawi się niebezpieczeństwo w lesie lub w czasie zbierania plonów. Jeżeli zespół albo cała grupa zostanie zaatakowana i rozproszona, każdy ma kierować się na szczyt góry. Na jej grzbiecie było kilka jaskiń. Ta, przy której znajdują się dwie ogromne skały, została wyznaczona na miejsce zbiórki, do którego mają wszyscy zmierzać. [...] Góra była widoczna prawie z każdego miejsca.

* * *

Rany na mojej ręce zaczęły się powoli goić, choć rana po wylocie pocisku była duża i głęboka, przez długi czas nie mogła zarosnąć. Nauczyłem się znosić ból ciągnący się miesiącami. Niestety prawa ręka była ciągle bezwładna, zacząłem więc ćwiczyć lewą, aby przejęła w razie potrzeby funkcje kontuzjowanej. [...] Po jakimś czasie zacząłem odczuwać ból podobny do klucia. Powoli ponad powierzchnię rany zaczął się wydobywać odłamek kości. Kula nie tylko poszarpała nerwy, ale uszkodziła również kość. Fragment jej wynurzał się coraz bardziej, każdego dnia próbowałem go wyrwać. Ostatecznie wyciągnąłem z rany sporą część odłupanej kości, pozostała po niej głęboka bruzda.

W tych miesiącach spędzałem sporo czasu w towarzystwie ranne-
go Jakowa. Wiedziałem, że jest w złym stanie. [...] Rozmawialiśmy o swoich cierpie-

czarne dziury, białe plamy

niach, o pierwszych dniach po urazach i o wysokiej gorączce. Przeważnie mówił Jakow. Opowiadał też o wielkich miastach, drapaczach chmur, długich mostach, o muzyce i o tym, jak się czyta nuty, o teatrach i uniwersytetach. Opowiadał o morzach i oceanach, o rybach w nich żyjących i innych cudach na tym świecie. Bardzo cierpiał i nie miał prawie więzi z innymi członkami grupy oprócz niezbędnych kontaktów, więc ja stałem się jego małym przyjacielem i uczniem czerpiącym z jego mądrości. Stan jego zdrowia pogarszał się z każdym dniem i nikt nie mógł pomóc mu w tym strasznym procesie odchodzenia, z którego nie było powrotu. Był dziewiątą śmiertelną ofiarą strzelaniny upiornego dnia, z powodu której odszedł też mój ojciec. Śmierć Jakowa sprawiła mi wiele bólu i spowodowała wielką depresję.

Rana Simy, mojej koleżanki, goiła się za to szybko i bez komplikacji. Wiele czasu spędzaliśmy razem, w innych dzieciach nie znalazłem partnerów do przyjaźni [...].

* * *

Mama i Rysia od początku zostały dobrymi koleżankami, teraz, kiedy każda z nich straciła męża, więzy przyjaźni jeszcze się wzmocniły i zazwyczaj obie szły wypiekać chleb do opuszczonej polskiej wioski. Nie zajmowałem matce czasu, chociaż tego nam nie brakowało, dbała, abym jadł, co było tylko możliwe do zjedzenia, chociaż tego nigdy nie było dużo, resztę czasu byłem wolny.

Od czasu do czasu głodowaliśmy, a kiedy zdobyliśmy pożywienie z opuszczonych pól, było ono oczywiście tylko jarskie i mdłe z braku soli, ale było. Obawialiśmy się czasu, kiedy na polach nie będzie już żadnych plonów. Jednak każda taka myśl o przyszłości mijała momentalnie, bo nasze obecne życie było oparte na przetrwaniu kolejnego dnia, kolejnej godziny, a przyszłość się nie liczyła.

* * *

Tymczasem nasza sytuacja w lesie komplikowała się z każdym dniem. Mnożyły się nowe niebezpieczeństwa, z których nie zdawaliśmy sobie sprawy. 14 października 1942 roku na terenie Ukrainy wczorajsi bandyci i siepacze zorganizowali Ukraińską Powstańczą Armię w celu utworzenia w przyszłości niezależnego państwa ukraińskiego. Natychmiastowym celem stała się ochrona ukraińskich wsi przed krwawą zemstą niemiecką.

Ta vendetta była prawdziwym paradoksem. Była bowiem karą za akty dywersji przeciw niemieckiej armii dokonywane przez rosyjskich partyzantów. Tych Ukraińcy na Wołyniu szczerze znienawidzili, gdy tylko rozpoczęli swą działalność z nastaniem hitlerowskiej okupacji. Z biegiem czasu ugrupowania rosyjskich partyzantów były znacznie wzmacniane zrzutami z samolotów broni i zaopatrzenia. Ukraińcy walczyli więc teraz z rosyjskimi partyzantami – którzy powodowali odwet niemiecki na bezbronnych ukraińskich wsiach – i atakowali Niemców, którzy mścili się na niewinnych mieszkańcach wiosek.

Niemcy wykorzystali gniew i nienawiść Polaków do Ukraińców za wypędzenie ich z wiosek, gdzie od pokoleń mieszkali, za morderstwa i wyrządzone krzywdy. Zorganizowali jednostki polskiej samoobrony, które wróciły do znanych sobie lasów, szukając zemsty [...].

Zaczynało się lato 1943 roku. Dni w lesie stawały się znośne, a nawet chwilami przyjemne. Podczas ciepłych dni półnaczy mężczyźni wygrzewali się w słońcu, jakby chcieli zachować tę błogosławioną temperaturę na ciężkie czasy. Byliśmy całkowicie odcięci od wszystkich źródeł informacji i od tego, co się dzieje na świecie. Nie było nam dane cieszyć się z klęsk niemieckich faszystów. Nie mogliśmy czerpać otuchy z ich coraz większych strat i radować się z możliwości zbliżającej się zemsty [...].

Nagle zdaliśmy sobie sprawę, że lasy, które początkowo były schronieniem i kryjówką Żydów, stały się teraz areną krwawych walk między Niemcami, partyzantami rosyjskimi, Ukraińską Powstańczą Armią i jednostkami polskiej samoobrony.

Garstka Żydów ocalonych z getta musiała zręcznie manewrować między walczącymi stronami. Partyzanci rosyjscy dołączali nieraz do swoich oddziałów młodych, zdrowych i odważnych Żydów, ale odmawiali categorycznie przyjęcia ich rodzin. Nasza osłabiona grupa musiała się trzymać z dala od wszystkich walczących stron i polegać na własnej mądrości i ewentualnym szczęściu.

* * *

W czerwcu czy lipcu 1943 roku ponownie ujęliśmy Ukraińca, który zakradał się, aby zobaczyć, kim jesteśmy i co się dzieje w naszym obozie. Złapany na gorącym uczynku chłop został doprowadzony do naszego obozu na przesłuchanie. Wybuchła pełna emocji debata, co zrobić z „pojmanym”, mimo że już wcześniej zdarzyło się ująć w lesie podpatrujących nas dwóch ukraińskich chłopów. Widocznie mądrość nie była ich dominującą cechą, bo nie domyślili nawet, kto znajduje się w obozie. Z dumą oświadczyli, że są „ludźmi Bandery” i szukają w lesie Żydów [...]. Dopiero przed końcem tego spotkania zrozumieli, w czyje ręce wpadli.

Po tym poniekąd smutnym wydarzeniu wśród członków naszej grupy powstało poczucie, że posunęliśmy się za daleko, że przekroczyliśmy niedozwoloną granicę. Wszystko w nas sprzeciwiało się tym aktom, chociaż były one w pełni uzasadnione. Nawet w obliczu masowych morderstw naszych rodzin nie straciliśmy widocznie poczucia człowieczeństwa.

W grupie zgodzono się, że w przyszłości w podobnych przypadkach nie będzie automatycznego „likwidowania złapanych”, ale będzie konieczność brania pod uwagę wszystkich okoliczności z tym związanych. Łudziliśmy się nadzieją, że spotkanie z banderowcami należało do ostatnich. Ale nadzieje to jedno, a rzeczywistość to drugie.

Tym razem większość była za tym, aby darować życie spotkanemu w lesie człowiekowi. Szczególnie, z nieznanых powodów, bronił go stryjek Meir, jeden z przywódców naszej grupy. Ukraińiec czekał w pobliżu i prawdopodobnie domyślał się, że jego życie jest tematem tej głośnej i zaciętej dyskusji. Jak mógł, tak przekonywał strażników o swojej niewinności. Twierdził, że znalazł się tutaj przypadkowo, bo zabłądził w lesie, i że żywi przyjazne uczucia do narodu żydowskiego.

Zachowanie się mojego stryja, skądinąd rozsądnego człowieka, i pasja, z jaką bronił życia Ukraińca, było niezrozumiałe i nieuzasadnione. W życiu zdarza się, że człowiek, nie mając innego wyjścia, musi dokonać aktu sprzecznego z całą jego duchową strukturą.

Uparta postawa stryja i kilku innych osób przesądziła o losie intruza. Postanowiono zademonstrować naszą siłę i broń, a potem odprowadzić chłopca do wsi, jakby dla jego bezpieczeństwa. Ukraińiec rozumiał doskonale, że otrzymał życie w podarunku i w podziękowaniu dał Żydom wszystką posiadaną w domu żywność. Nad ranem wróciła do obozu nasza „ochrona”. Przyniesiona z wioski żywność stworzyła prawie świąteczny nastrój. Większość ludzi uważała, że spełniliśmy szlachetny i humanitarny uczynek, a otrzymane na tym świecie „dobra” to tylko zaliczka w poczet tego, co otrzymamy w życiu przyszłym.

Szlomo był innego zdania i zaproponował, aby ze względu na bezpieczeństwo natychmiast zmienić miejsce pobytu. Postanowiono to uczynić po powrocie kilkuosobowej grupy planującej wyprawę nocą do Kamiennej Góry po chleb i warzywa. Stryj Meir był dowódcą tej grupy. Wraz z nim szedł Stefan z dwójką swoich dzieci (które były bardzo pomocne w zbieraniu warzyw i zboża na polach), moja matka i jeszcze dwie inne osoby. Wieczorem odbyło się zwykłe pożegnanie, drużyna zniknęła w ciemności. Cały obóz poszedł spać.

Rano, kiedy las tkwił jeszcze w półmroku, nagle rozległa się seria wystrzałów. W pierwszej chwili wydawało się, że strzelają w kierunku obozu [...]. Znów zerwałem się gotowy do ucieczki i po raz kolejny poczułem, że mogę się stać ruchomym celem. Szlomo rękami sygnalizował, żebyśmy się zgromadzili się koło niego. Padł ostatni strzał, cichszy niż poprzednie. Wydawało się, że tym razem wystrzelono z naszego rewolweru.

Szlomo nakazał nam wstać i iść szybko za nim. Oddalaliśmy się od poprzedniego miejsca naszej leśnej ucieczki dla ratowania życia. Martwiłem się głównie o los mojej mamy. Było raczej pewne, że to nasi ludzie powracający z wioski zostali zaatakowani. Pozostało tylko pytanie, czy ktoś się uratował.

Do ponurej atmosfery tego ranka dołączył deszcz, który zaczął padać z niesłabnącą mocą. Długi czas maszerowaliśmy w silnej ulewie. Kiedy wystarczająco już oddaliliśmy się od ostatniego obozu, Szlomo oznajmił, że musimy pomimo deszczu usiąść w ciszy. Potem wraz z Berko, młodym mężczyzną z naszej grupy, postanowili sprawdzić, czy ktoś może pozostał przy życiu i odnalazł drogę do opuszczonego obozu.

Usiadłem pod drzewem przemoczony do szpiku kości, drżąc z zimna i strachu. Wszyscy siedzieli skurczeni, z pochylonymi głowami. Moje myśli podsuwały przerażające obrazy tego, co się prawdopodobnie wydarzyło.

Ulewny deszcz z równą mocą padał przez trzy dni. Podczas nocy błyskawice nieustannie rozdzierały niebo, zagrażając drzewom, pod którymi siedzieliśmy. Następujące po nich grzmoty całkowicie nas ogłuszały. Przedstawienie teatru natury było majestatyczne, ale dla nas sytuacja ta była uosobieniem piekła, które spadło na ziemię, grożąc unicestwieniem. Poza gałęziami drzew nie było niczego nad naszymi głowami. Woda spływała z głowy na plecy, nie ustawała zimna deszczowa kąpiel. Doprowadzało to nas do rozpacz, ale w tych pierwszych godzinach, po kolejnym nieszczęściu, były sprawy znacznie ważniejsze.

Mijały godziny, a wujek Szlomo ciągle nie wracał. Nagle dotarło do mnie, że nadchodzący ranek może się zakończyć tragiczniej, niż myślałem. Na nowo uświadomiłem, że mama i stryjek byli w grupie powracających z wioski i być może już nie żyją, a Szlomo zapłaci własnym życiem za próbę ratowania innych. [...] Moje myśli wciąż obsesyjnie wracały do tego ostatniego, słabiej słyszanego strzału. Byłem przekonany, że jedyny rewolwer na scenie krwawego spotkania należał do mamy. Wyobrażałem, że to ona, ostatnia z grupy zaopatrzeniowej, strzeliła w obronie swojego życia. Inni uważali, że broń przeszła w ręce nieznanych napastników, a ci badali jej sprawność. Nikt z grupy nie powiedział mi żadnego słowa współczucia, ludzie stawali się coraz bardziej obojętni na wszystko.

Tylko Agnieszka usiadła z dzieckiem obok mnie i przytuliła. To był symboliczny akt współczucia. Te same myśli nas nurtowały, byliśmy współnikami w nieszczęściu, bo nie wrócili jej mąż i dwoje dzieci oraz moja mama i stryj.

Po prawie pięciu pełnych napięcia godzinach wrócili wujek Szlomo i Berko, a wraz z nimi jeszcze dwóch członków grupy. Wujek wyglądał na bardzo zmęczonego. Opowiadał, że z daleka obserwował opuszczony obóz z nadzieją, że wrócą tam ci, którzy ocalili. Po dłuższym czasie przybyło tylko dwóch. Wiedział dokładnie, gdzie nasi ludzie wpadli w zasadzkę, ale ze względów bezpieczeństwa nie mógł tam pójść, by osobiście sprawdzić, kto przeżył. Zastanawiałem się, czy powiedział mi całą prawdę. Po zapadnięciu zmroku miał zamiar znowu udać się do Kamiennej Góry, a także do jaskini, miejsca spotkań na wypadek rozproszenia się grupy, z nadzieją odnalezienia mamy [...].

Dwóch ocalałych z zasadzki mężczyzn nie potrafiło opowiedzieć dokładnie, co się wydarzyło od chwili, kiedy padły pierwsze strzały. Z urywanych fragmentów wynikało, że grupa wracała razem, prowadzili ją stryjek Meir i Stefan, za nimi szli dwaj mężczyźni, moja mama, a dwoje dzieci z polskiej rodziny zamykało pochód. Kiedy padły strzały z zasadzki, grupa była na grzbiecie małego wzgórza i ciemne sylwetki ludzi były dobrze widoczne. Ocaleni mężczyźni sądzili, że wszyscy wpadli w krzyżowy ogień i że prowadzący grupę nie zdążyli nawet użyć broni. Im się udało uciec. Wrócili do obozu, bo do jaskini nie umieli trafić.

[...] Siedziałem w straszliwym chłodziu, w bólu promieniującym z rannej ręki, w dziwnej, niewygodnej pozycji, tak aby zgięte plecy chroniły brzuch i klatkę piersiową przed uderzeniami ciężkich kropli deszczu. W końcu zasnąłem. Kiedy się obudziłem, moje ciało było tak zziębnięte, że nie mogłem poruszyć żadną kończyną. Była jeszcze ciemna noc, deszcz padał nadal, zrozumiałem, że wujek jeszcze nie wrócił. Ale w pewnej chwili mój słuch wyprzedził wzrok. W nocnej ciszy pomimo szumu deszczu słyszałem zbliżających się ludzi. Serce zaczęło bić mi jak szalone. Ze zbliżających się kroków oceniłem, że Szlomo i Berko nie są sami. [...] A w następnej chwili tuliliśmy się z mamą, pozostając – ten moment pamiętałem przez wszystkie późniejsze lata – długi czas w uścisku. Widziałem, jak Agnieszka też tuliła swoje odnalezione dzieci i szlochała razem z nami.

Mama opowiedziała, że kiedy padły pierwsze strzały, próbowała uciekać, ale ze strachu nogi odmówiły jej posłuszeństwa. Myślała, że oto nadszedł koniec. Po krótkim czasie mogła jednak w ciemności oddalić się od miejsca zasadzki. Początkowo zdeorientowana, szła bez określonego kierunku, potem przypomniała sobie o górze i jaskini. Zwróciła się więc w kierunku Kamiennej Góry i jakimś cudem dotarła na wyznaczone miejsce. Głodna i wyczerpana siedziała tam w półmroku w nadziei na ratunek. Przed zapadnięciem całkowitej ciemności usłyszała głosy na zewnątrz i kiedy wyjrzała, ujrzała dwoje dzieci Stefana i Agnieszki. Zawołała je do środka i tak trwali, przytuleni w ciemnej jaskini, czekając na cud. Kiedy cud się pojawił, dzieci były w głębokim śnie. Szybko się przebudziły, szczęśliwe i ocalone ignorowały deszcz i tylko chciały jak najszybciej być znów ze wszystkimi.

* * *

Od poranku w strugach deszczu Szlomo prowadził nas przez cały dzień do nowego miejsca. Nie było już z nami stryja Meira i Stefana, którzy zostali w zasadzce zabici. Po trudnej i bolesnej dyskusji, ze względu na niebezpieczeństwo i możliwość dodatkowych strat, postanowiono nie wracać, aby ich po ludzku pochować.

Żaden z nas nie miał najmniejszej wątpliwości, że zasadzka, w której zginął stryj, była dziełem Ukraińca, któremu na skutek miłosierdzia szczególnie Meira darowano życie. Do wszystkich, którzy przetrwali, dotarła prawda głoszona przez pewną starą sentencję: „Uprowadź i zabij tego, który przybywa, aby ciebie zabić”. Ta straszna lekcja nie dotarła już do mojego stryja.

* * *

Tak oto w przeciągu kilku miesięcy w lasach Wołynia zginęli dwaj ostatni bracia z rodziny Winer – mój ojciec Icchak i stryj Meir oraz jego syn Awraham. Meir był już ostatnim z sześcioro braci Winer. Ich wszystkich pochłonął Holokaust.

Yosi Winer

Łódzkie akcenty na łamach czołowych pism drugiego obiegu

Przyczynek do szerszej analizy i omówienia

czarne dziury, białe plamy

O tym pisała prasa PRL

Wątek i problematyka łódzka w zasadzie były obecne w większości polskich podziemnych wydawnictw w dobie PRL-u, lecz o ile większość z nich posiadało charakter regionalny, lokalny, o tyle kilka wybranych możemy śmiało określić jako pisma o charakterze ogólnopolskim bądź ogólnokrajowym. Warto więc skoncentrować się na dwóch tytułach kluczowych dla polskich środowisk opozycyjnych drugiej połowy lat 70. i dekady lat 80., tj. „Biuletynie Informacyjnym KOR”, związanym ze środowiskiem Komitetu Obrony Robotników (od 1977 roku Komitetem Samoobrony Społecznej KOR) powstałym w 1976 roku, oraz „Tygodniku Mazowsze”, wydawanym od 1982 do 1989 roku przez podziemne struktury NSZZ Solidarność Regionu Mazowsze.

Oczywiście nie sposób w niniejszym tekście streścić całości problematyki łódzkiej, którą zaprezentowały przez lata obydwie wspomniane pisma. Można jednak odnieść się do niektórych wybranych tekstów i artykułów. Najpierw więc do „Biuletynu Informacyjnego KOR”. W 1979 roku, w numerze 31-32 pisma, ukazał się obszerny materiał Jana Walca pt. *Praworządność. Akt oskarżenia*. Był on poświęcony niewyjaśnionym zabójstwom powiązanym z jedną z łódzkich komend dzielnicowych Milicji Obywatelskiej. Sprawa dotyczyła konkretnie Komendy Dzielnicowej MO Łódź-Bałuty (KDMO Łódź-Bałuty), której funkcjonariusze 30 lipca 1977 roku mieli przyczynić się do śmierci zatrzymanego Zbigniewa Gidelskiego, zaś 26 października 1978 roku Piotra Łukasiewicza. W obydwu zabójstwach zamieszany miał być bezpośrednio funkcjonariusz MO Zdzisław Pająk. Milicjanta tego J. Walc łączył pośrednio również z innym zabójstwem powiązanym z KDMO Łódź-Bałuty, mianowicie Jana Kowalczyka, morderstwem dokonany prawdopodobnie w dniu 23 lutego 1978 roku¹. Materiał J. Walca przygotowany został bardzo profesjonalnie, autor zebrał relacje od członków

rodzin zamordowanych, lekarzy przeprowadzających stosowne badania oraz świadków potwierdzających kontakty denatów z wymienioną komendą dzielnicową, tj. KDMO Łódź-Bałuty.

Do zabójstw na komendach MO w drugiej połowie lat 70. miało dochodzić nie tylko w samej Łodzi. W kolejnym numerze „Biuletynu Informacyjnego KOR” ukazał się następny materiał poświęcony brutalności MO. Opisano mianowicie przypadek z Ozorkowa – w nocy z 21 na 22 marca 1978 roku patrol MO zatrzymał tam nietrzeźwego Stanisława Szymańskiego, którego z braku Izby Wyrzeźwien w tym mieście przewieziono na komendę MO, gdzie w niewyjaśnionych okolicznościach doznał urazu głowy spowodowanego, jak napisano w protokole sekcji zwłok, „podłżnym elastycznym narzędziem”. W wyniku tego urazu Szymański sprawiał wrażenie zmarłego lub umierającego. Pełniący rolę oficera dyżurnego funkcjonariusz MO Roman Wojtkiewicz, bojąc się odpowiedzialności, powiesił aresztanta w celi na oderwanym od jego koszuli pasku materiału. Sąd Wojewódzki w Łodzi 27 września 1979 roku skazał Wojtkiewicza na 4 lata więzienia za nieumyślne spowodowanie śmierci. Sąd przyjął bowiem, że Wojtkiewicz, wieszając nieprzytomnego Szymańskiego, sądził, iż ten nie żyje, nie zamierzał go zatem pozbawić życia². Żadnych natomiast konsekwencji prokuratura ani sąd nie wyciągnęły wobec wspomnianego powyżej Z. Pajaka. Milicjant sadysta powiązany z brutalnymi pobiciami, które spowodowały śmierć zatrzymanych, pozostał w zasadzie bezkarny.

Podobnie jak na przełomie lat 70. i 80. „Biuletyn Informacyjny KOR” nawiązywał do sytuacji w Łodzi, tak w wydawanym od 1982 roku podziemnym „Tygodniku Mazowsze”, niezwykle opiniotwórczym piśmie polskiej opozycji doby stanu wojennego i okresu późniejszego, również nie brakowało interesujących materiałów odnoszących się do problematyki łódzkiej. W 1984 roku redakcja „Tygodnika Mazowsze” w numerze 79. opublikowała materiał zatytułowany: *W zakładach pracy Regionu Łódzkiego*³. Dotyczył on akcji protestacyjnych, które na przełomie 1983 i 1984 roku miały miejsce w niektórych łódzkich zakładach. O proteście w Zakładach Przemysłu Pończosznego „Feniks” redakcja „Tygodnika Mazowsze” informowała w sposób następujący: „Domagając się podwyżki płac, strajkowała 14 II od 6.30 do 10.00 załoga Zakładów Przemysłu Pończosznego «Feniks». Najpierw stanęła dziewiarnia, następnie szwalnia, dział konfekcjonowania i maszyny farbiarskie «Proncipe». Początkowo zdezorientowane kierownictwo nie wiedziało jak zareagować, natomiast sekretarz POP Hałaj zagroził, że «zatelefonuje». Na to pracownice: «Po MO czy po ZOMO?», «My się pałek nie boimy», «Dosyć tego», «Żądamy uczciwej zapłaty». Wreszcie przyjechał «ktoś z dzielnicy» i doszło do rozmów z udziałem wicedyrektorów, kierowników działu oraz tajemniczych panów w cywilu. Strajk został zakończony po uzyskaniu zapewnienia, że do 15 III zostanie opracowany w oparciu o nową ustawę korzystniejszy system wynagrodzeń. [...] Niezdecydowana reakcja dyrekcji w początkowej fazie protestu wynikała stąd, że dyr. naczelny, który wizytę Jaruzelskiego w zakładzie 8 III 1983 roku przypłacił

zawałem, do dziś przebywa na zwolnieniu lekarskim i nikt nie czuje się kompetentny do rozmów z załogą”⁴. W dalszej części materiału zaprezentowane zostały wiadomości o wstrzymaniu pracy, do którego dojść miało także w Zakładach Odzieżowych „Telimena” w grudniu 1983 roku. Również w wypadku tego zakładu pracownicy mieli domagać się od dyrekcji wyższych płac i poprawy jakości warunków pracy⁵.

W roku następnym „Tygodnik Mazowsze” zaprezentował dwa kolejne artykuły poświęcone Łodzi. Pierwszy pt. *Strajk kobiet. Wypowiedzi działaczek „S” z Róży Luksemburg*⁶, kolejny – *Z życia klasy robotniczej. Fragmenty rozmów z robotnicami i robotnikami Zakładów Przemysłu Bawełnianego im. Marchlewskiego w Łodzi*⁷. Dramatycznym w swej wymowie był zwłaszcza drugi tekst. Opisywał tragiczne warunki pracy i skrajne przemęczenie tysięcy łódzkich kobiet zatrudnionych w przemyśle włókienniczym. Anonimowy autor artykułu zdecydował się na zacytowanie części z wypowiedzi swoich rozmówczyń i rozmówców. Kobiety i mężczyźni wypowiadali się m.in. w sposób następujący: „Kobiety nie mają czasu na wewnętrzne życie, na miłość, one się kochać nawet nie mają siły. Więc mężczyźni piją. I ta kobieta wie, że jak wyjdzie o 14-ej z pracy, musi do 16-ej zrobić zakupy i wszystko załatwić, bo nie wiadomo, czy pijany mąż nie zapomniał dziecka odebrać z przedszkola. [...] Tak jak teraz piją, to jeszcze nie widziałam, żeby było. W pracy się kupuje, nie trzeba wychodzić poza teren. Dyrekcja wie dokładnie, gdzie w zakładzie są meliny, ale przymyka oko. Tak samo na pijanych, chyba, że podpadnie kilka razy, to dostaje kolegium, płaci 20 tys. zł i za tydzień upija się ponownie. Nie zwolnią go z pracy, bo nie będą mieli pracownika na jego miejsce”⁸. Odnośnie do warunków pracy padały następujące komentarze: „W czasach «Solidarności» przyjechali do Marchlewskiego francuscy związkowcy i nie chcieli uwierzyć, że u nas tak się pracuje. Patrzyli na to i mówili: nie, to jest nieprawda. [...] Nosimy w uszach watę, czy jakieś koreczki, ale i tak mam utratę słuchu 50%. Wszyscy to mają. Co dwa lata jest okresowe badanie, stwierdzają utratę słuchu – i nic. Pracuję już 30 lat”⁹. Na temat rekrutacji do zakładu pracownicy twierdzili: „Od lat naganiacze z Marchlewskiego jeżdżą po wsiach i ściągają dziewczyny 16-letnie, 17-letnie do hufca pracy w Łodzi. Tam panuje wojskowy rygor. Np. za złe zachowanie odbierają z pokoju radio, telewizję ogląda się w nagrodę. To jest dobrowolne więzienie. Dziewczyny zachodzą w ciążę i już nie mogą wrócić na wieś, pokazać się w swoim środowisku. Są związane z zakładem na stałe. [...] Kobiety boją się wyrzucenia z zakładu. To prawda, że miejsc pracy jest dużo, ale przecież do tej nowej pracy trzeba się zgłosić – formalności, badania lekarskie, to wszystko trwa i do dwóch miesięcy. A one nie mają tyle odłożone, żeby te dwa miesiące przeżyć...”¹⁰.

Z przytoczonych powyżej fragmentów publikacji podziemnych poświęconych Łodzi generalnie wyłaniał się obraz miasta kompletnie rozmiłujący się z tym, jaki prezentowały oficjalne media PRL, na szczeblu lokalnym i ogólnokrajowym. W mieście robotniczym właśnie robotnicy niejednokrotnie opuszczali komendy milicji po wcześniejszych niezwykle brutalnych przesłuchaniach bądź nie byli ich w stanie

opuścić już nigdy. Kobiety pracujące w wielkim przemyśle włókienniczym czuły się niczym w XIX-wiecznym skansenie fabrycznym. Realia miasta Łodzi, zwłaszcza dla przeciętnego robotnika, kompletnie odbiegały od migawek i zdjęć, które mieszkaniec Warszawy czy Krakowa obserwował w telewizji bądź podczas pokazów Polskiej Kroniki Filmowej.

Andrzej Kobus

– dr historii, pracownik naukowy Akademii Świętokrzyskiej

Przypisy:

1. J. Walc, *Praworządność. Akt oskarżenia*, „Biuletyn Informacyjny KOR”, 1979 nr 31-32, s. 62-65. Nieznana jest dokładna data śmierci J. Kowalczyka. Na bałuckiej komendzie pojawił się w dniu 20 lutego, zaś 23 jego zwłoki znaleziono pod klatką schodową bloku, w którym częstym gościem był wspomniany funkcjonariusz KDMO Łódź-Bałuty Z. Pająk.
2. J. Walc, *Praworządność. Zabójstwo na komisariacie*, „Biuletyn Informacyjny KOR”, 1979 nr 33, s. 56.
3. *W zakładach pracy Regionu Łódzkiego*, „Tygodnik Mazowsze”, 1984 nr 79, s. 4.
4. *W zakładach pracy Regionu Łódzkiego. Strajki płacowe*, „Tygodnik Mazowsze”, 1984 nr 79, s. 4.
5. Ibidem.
6. *Strajk kobiet. Wypowiedzi działaczek „S” z Róży Luksemburg*, „Tygodnik Mazowsze”, 1985 nr 122, s. 1, 4.
7. *Z życia klasy robotniczej. Fragmenty rozmów z robotnicami i robotnikami Zakładów Przemysłu Bawełnianego im. Marchlewskiego w Łodzi*, „Tygodnik Mazowsze”, 1985 nr 127, s. 1-2.
8. Ibidem, s. 1.
9. Ibidem.
10. Ibidem, s. 2.

Łodzianie

Krystyna Maria Śreniowska (1914-2013)

Skromna i odważna

Rafał Stobiecki

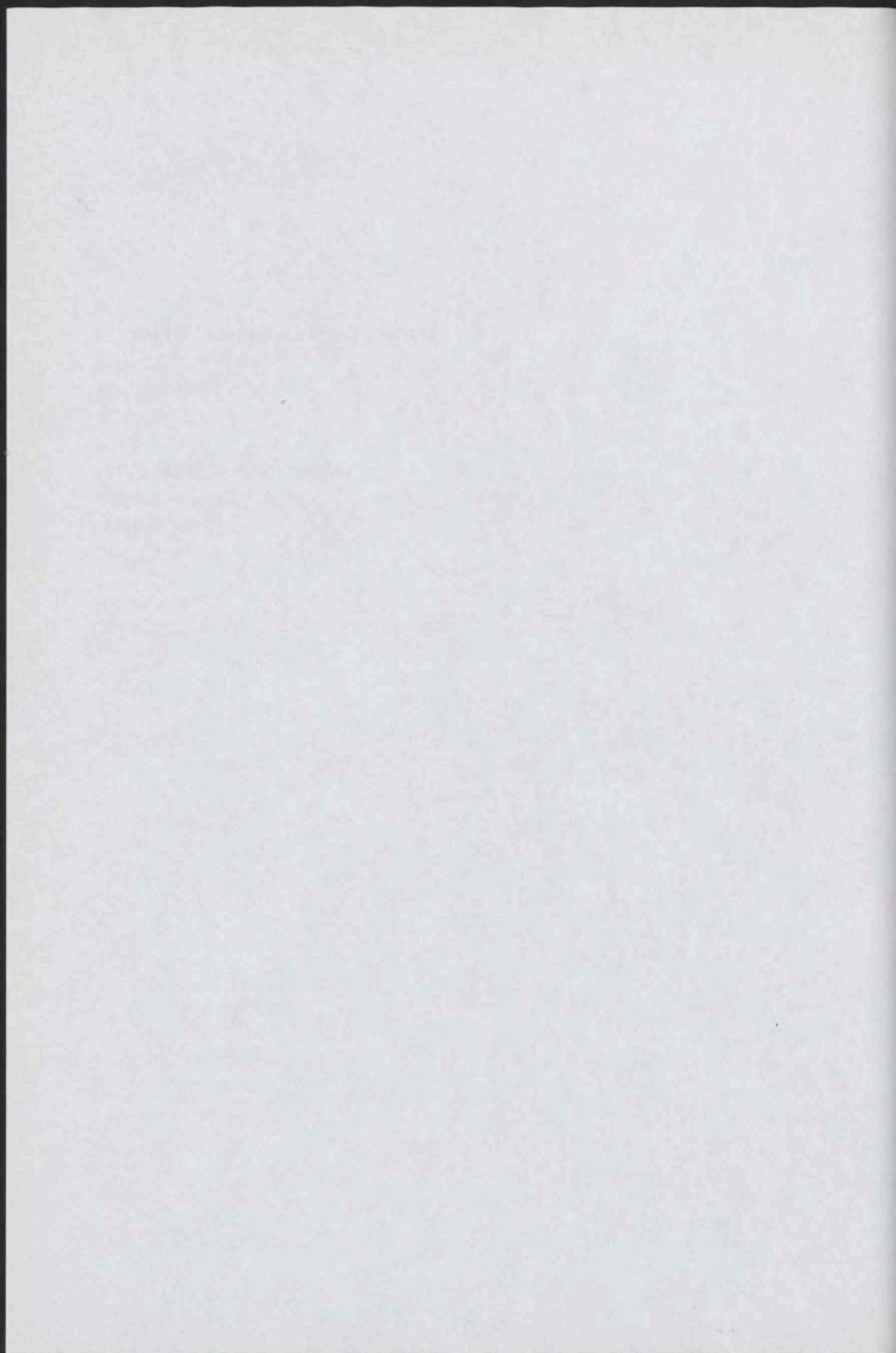
str. 243

Tadeusz Piechura (1948-2013)

Artysta wielu talentów

Jerzy Trelński

str. 245



Krystyna Maria Śreniowska (1914-2013)

Skromna i odważna

rodzanie

Krystyna Maria Oppenauer, po mężu Śreniowska, należała do bardzo niewielkiego już grona osób pamiętających początki Uniwersytetu Łódzkiego. Urodzona 21 listopada 1914 roku we Lwowie, była absolwentką tamtejszego uniwersytetu im. Jana Kazimierza, uczennicą Kazimierz Tyszkowskiego, swojego nauczyciela szkolnego, następnie redaktora „Kwartalnika Historycznego”.

Wybuch drugiej wojny światowej zastał przyszłą Panią Profesor we Lwowie. Przez pewien czas pracowała w pozostającym wówczas pod władzą radziecką Ossolineum, ale wiosną 1942 roku przeniosła się do Krakowa, a następnie do Warszawy. W okupowanej stolicy zaangażowała się w tajne nauczanie w gimnazjum im. B. Limanowskiego na Żoliborzu. W czasie Powstania Warszawskiego pracowała w powstańczej kuchni. Po jego upadku, via obóz w Pruszkowie, znalazła się na wsi, w Sieprawiu, niedaleko Myślenic, gdzie doczekała ostatecznej klęski Niemców.

Wiosną 1945 roku przyjechała wraz z mężem, historykiem prawa Stanisławem Śreniowskim, do Łodzi i włączyła się w prace organizacyjne związane z powołaniem w naszym mieście nowego uniwersytetu. Z łódzką uczelnią związana była przez następne czterdzieści lat, aż do 1985 roku, kiedy przeszła na emeryturę, z krótką przerwą na pracę w Instytucie Historii PAN (1953-1961). Była cenionym znawcą polskiej myśli historycznej XIX i XX wieku, jednym z twórców liczącego się w kraju łódzkiego ośrodka badań historiograficznych. Do Jej najważniejszych osiągnięć naukowych należy praca *Kościuszko. Kształtowanie poglądów na bohatera narodowego 1794-1894* (Warszawa 1964, II wyd. zmienione i uzupełnione, Warszawa 1973).

Od drugiej połowy lat 70. związała się z powstającą opozycją demokratyczną. Jej syn, Józef Śreniowski, był jednym z czołowych działaczy KSS KOR, działania opozycyjne wspierała także córka, śp. Barbara Śreniowska (po mężu Szafran). Dom na Laurowej 2 stał się jednym z najważniejszych adresów na mapie łódzkich inicjatyw niezależnych przed 1980 rokiem. Miejscem spotkań, druku i kolportażu literatury niezależnej. W czasach pierwszej Solidarności Pani Profesor należała do grona tych uczonych, którzy od razu zaangażowali się całym sercem w powstanie niezależnego ruchu związkowego. Była jedną z dwójga samodzielnych pracowników nauko-

wych Wydziału Filozoficzno-Historycznego, którzy wstąpili do NSZZ Solidarność. Jako ekspert pomagała studentom w trakcie strajków z lat 1980-1981, które zakończyły się podpisaniem porozumienia łódzkiego i rejestracją Niezależnego Zrzeszenia Studentów. W latach 1981-1985 pełniła funkcję wicedyrektora Instytutu Historii. Ówcześni studenci, w tym niżej podpisany, zapamiętali Ją z tych lat jako osobę niezwykle życzliwą i sprzyjającą odradzaniu się niezależnego życia studenckiego. Zawsze mogliśmy liczyć na radę i pomoc Pani Profesor.

Po 13 grudnia 1981 roku Krystyna Śreniowska dzieliła swój czas między działalność dydaktyczną a pomoc internowanym działaczom opozycyjnym, w tym najbliższej rodzinie. Aktywnie uczestniczyła w różnych inicjatywach organizowanych przez Duszpasterstwo Akademickie przy kościele oo. Jezuitów i koordynowanych przez śp. księdza Stefana Miecznikowskiego. Była prelegentem na organizowanych w tym kościele niezależnych spotkaniach, gromadzących tych łódzian, którzy nie pogodzili się z wprowadzeniem stanu wojennego i związanymi z nim represjami.

Wszystko to Krystyna Śreniowska czyniła ze świadomością towarzyszących swoim wyborom konsekwencji, często bardzo dla niej dotkliwych. W roku akademickim 1974/1975 Rada Wydziału Filozoficzno-Historycznego powzięła uchwałę w sprawie wszczęcia postępowania o nadaniu ówczesnej docent Krystynie Śreniowskiej tytułu profesora nadzwyczajnego. Z przyczyn pozanaukowych, mimo pozytywnych opinii cenionych specjalistów, decyzją ówczesnych władz dziekańskich wniosku nie skierowano do Senatu UŁ. Nie ulega wątpliwości, że takie postępowanie władz dziekańskich było dla Pani Profesor krzywdzące i obraźliwe. Dopiero w 1991 roku z inicjatywy ówczesnego dziekana, prof. Wiesława Pusia, złożony został drugi wniosek w tej sprawie. Dopiero więc w 1992 roku, już w III Rzeczypospolitej, Krystyna Śreniowska uzyskała nominację profesorską.

Przez lata pracy na Uniwersytecie Łódzkim Pani Profesor dobrze zasłużyła się społeczności akademickiej. Była promotorem kilkudziesięciu prac magisterskich i dwóch rozpraw doktorskich. Za swoje osiągnięcia dydaktyczne i organizacyjne została odznaczona m.in.: Złotym Krzyżem Zasługi (1973), Medalem Uniwersytetu Łódzkiego „W służbie społeczeństwa i nauki” (1975) oraz Nagrodą Ministra Szkolnictwa Wyższego (1972). W niepodległej Polsce otrzymała Krzyż Komandorski Orderu Odrodzenia Polski (2009) oraz medal O Niepodległość Polski i Prawa Człowieka 13.XII.1981 – 4.VI. 1989. Zmarła 12 maja 2013 roku.

Była uczoną wychowaną w poczuciu służby społecznej, odpowiedzialności za drugiego człowieka, postacią z silnie wykrystalizowanym systemem wartości i poczuciem niezależności. Skromną i odważną kobietą, autorytetem moralnym i naukowym dla wielu pokoleń łódzkich historyków i działaczy opozycyjnych. Ceniliśmy Jej niezależność, bezinteresowną życzliwość, surowe niekiedy sądy o ludziach, rady, których nam udzielała. Taka właśnie pozostanie w naszej pamięci.

Rafał Stobiecki
– historyk, prof. zw. dr hab. UŁ

Tadeusz Piechura (1948-2013)

Artysta wielu talentów

Łódzianie

W środowisku artystycznym miasta Łodzi zabrakło bardzo ważnej, nieprzeciętnie twórczej osobowości. Odszedł Tadeusz Piechura, artysta wielu talentów.

Urodził się w Łodzi w roku 1948. Kształcił się od początku w kierunku plastycznym, najpierw w Liceum Plastycznym w Łodzi, które ukończył w 1968 roku, a następnie w tutejszej Państwowej Wyższej Szkole Sztuk Plastycznych w Łodzi, gdzie obronił dyplom w 1974 roku na Wydziale Grafiki.

Pod koniec lat 60. zostałem asystentem na tym wydziale. Zwróciłem wtedy uwagę na studenta, którego zainteresowania wybiegały poza standardowe wymagania programowe uczelni. Już w czasie studiów szukał kontaktów ze środowiskiem artystycznym, które poszerzały jego zainteresowania sztuką. Wtedy zaczęły się nasze wspólne realizacje artystyczne i projektowe. Jego wyobrażenia i inspiracje otwierały nowe impulsy w poszukiwaniu artystycznego celu. Był człowiekiem o wyjątkowej wrażliwości, którego niepokój wewnętrzny znajdował potwierdzenie w działalności artystycznej, i artystą, którego temperament nie mógł być ograniczony do jednego rodzaju konwencji artystycznej. W twórczości nurtowały go trudne pytania, na które szukał zawsze odpowiedzi poprzez bardzo odpowiedni dobór środków wyrazu – oszczędny i indywidualny. W tym poszukiwaniu był oryginalny i niepowtarzalny. W 1971 roku w Piwnicy ZPAP utworzyłem małą galerię autorską 80x140 (był to wymiar deski zawieszanej na drewnianej konstrukcji ściany).

Tadeusz stał się jednym z aktywnych artystów współpracujących. Oprócz wspólnych realizacji miał naturalną potrzebę pracy indywidualnej, której oddawał się coraz intensywniej. W połowie lat 70. byłem zapraszany na plenery w Osiekach, gdzie wówczas spotykała się elita polskich artystów. Postanowiłem zaprosić tam jako osoby towarzyszące Tadeusza Piechurę wraz z jego żoną Mirką.

Jako grupa aktywnych twórców kontestowaliśmy artystyczne wydarzenia plenerowe w różny sposób. Udział Tadeusza w tych kontestacjach był bardzo inspirujący, gdyż jego aktywność artystyczną cechowała wielotorowość. Bardzo odpowiadała mu wizja sztuki konceptualnej. W jej ramach stworzył swoje najważniejsze



realizacje. Na tym polu odnotować należy chociaż kilka najciekawszych działań akcyjnych. W stanie wojennym Piechura włączył się jako artysta do protestu społecznego poprzez adresowane do mądrego odbiorcy akcje artystyczne o politycznym i moralnym przesłaniu. Miejscem, gdzie często lokował swoje działania, była ulica Piotrkowska, dla nas największa otwarta galeria w Łodzi.

W akcji *Wolności-Niepodległości* wykorzystał aluzyjność nazw dwóch placów ograniczających ulicę Piotrkowską do skomentowania ówczesnej sytuacji politycznej. Środkami wyrazu artystycznego była projekcja filmowa na środku tej ulicy, w połowie jej długości. Kolejnym działaniem sprzeciwu była akcja plakatowa, z wydrukiem „Nieczerwone” w różnych miejscach miasta. Akcja z czerwonymi strzałkami malowanymi na murach i chodnikach, wskazującymi często przeciwstawne kierunki, uświadamiała chaotyczne poczynania kończącego się systemu.

Akcja ta na tyle zaniepokoiła władze polityczne, że rektor uczelni (był nim wtedy prof. Krystyn Zieliński) musiał interweniować w sprawie swojego studenta, z którym zresztą sympatyzował. Wszystko to działo się poza ówczesną cenzurą, bez zgody której nic nie mogło znaleźć się w tzw. obiegu publicznym. W związku z tym wszystkie te działania były natychmiast niszczone przez służby porządkowe.

W ramach działalności galerii 80x140 Piechura przeprowadził akcję odnoszącą się do kondycji ludzkiej pt. *Idziemy*, gdzie na wielu pustych, klasycznych, pogrzebowych klepsydrach w miejscu informacyjnego tekstu umieścił lusterka.

Tak przygotowane klepsydry, rozkleił na całej długości ulicy Piotrkowskiej. Przechodnie mogli tam znaleźć swoje odbicie, w ten sposób uświadamiali sobie wartość czasu i nieuchronność przemijania.

Z upływem lat Tadeusz Piechura skupił się na działalności projektowej. Współpracował z najważniejszymi instytucjami kulturalnymi miasta: Muzeum Sztuki w Łodzi, Muzeum Historii Miasta Łodzi, Muzeum Kinematografii, teatrami i związkami twórczymi.

W dziedzinie plakatu osiągnął wszystkie twórcze i personalne satysfakcje. Jako wyborny grafik eksperymentował z plakatem autorskim. Jego niezwykle precyzyjne projekty były połączeniem dwóch koncepcji: Piechura tworzył plakaty konceptualne w idei, konstruktywistyczne w formie. Dlatego były one tak odkrywcze i oryginalne. Dlatego tak doceniano je poza granicami Polski, gdzie otrzymał kilka prestiżowych nagród. W dziedzinie, która była jego pasją i odwzajemnioną miłością, zdobył „koronę”, potwierdzoną najwyższymi, najważniejszymi wyróżnieniami i zaszczytami. Uczestniczył też w najważniejszych światowych konfrontacjach, również jako juror i honorowy członek instytucji zrzeszających wybitnych twórców plakatu. W pełni sił twórczych dopadła go ciężka choroba. Zmarł 16 czerwca 2013 roku.

Brakuje w tym pożegnaniu wielu istotnych cech opisujących osobowość artysty, pedagoga, męża, ojca i przyjaciela. Jak wypełnić pustkę po egzystencji tak wyjątkowej, przekornej, pełnej pasji twórczej?

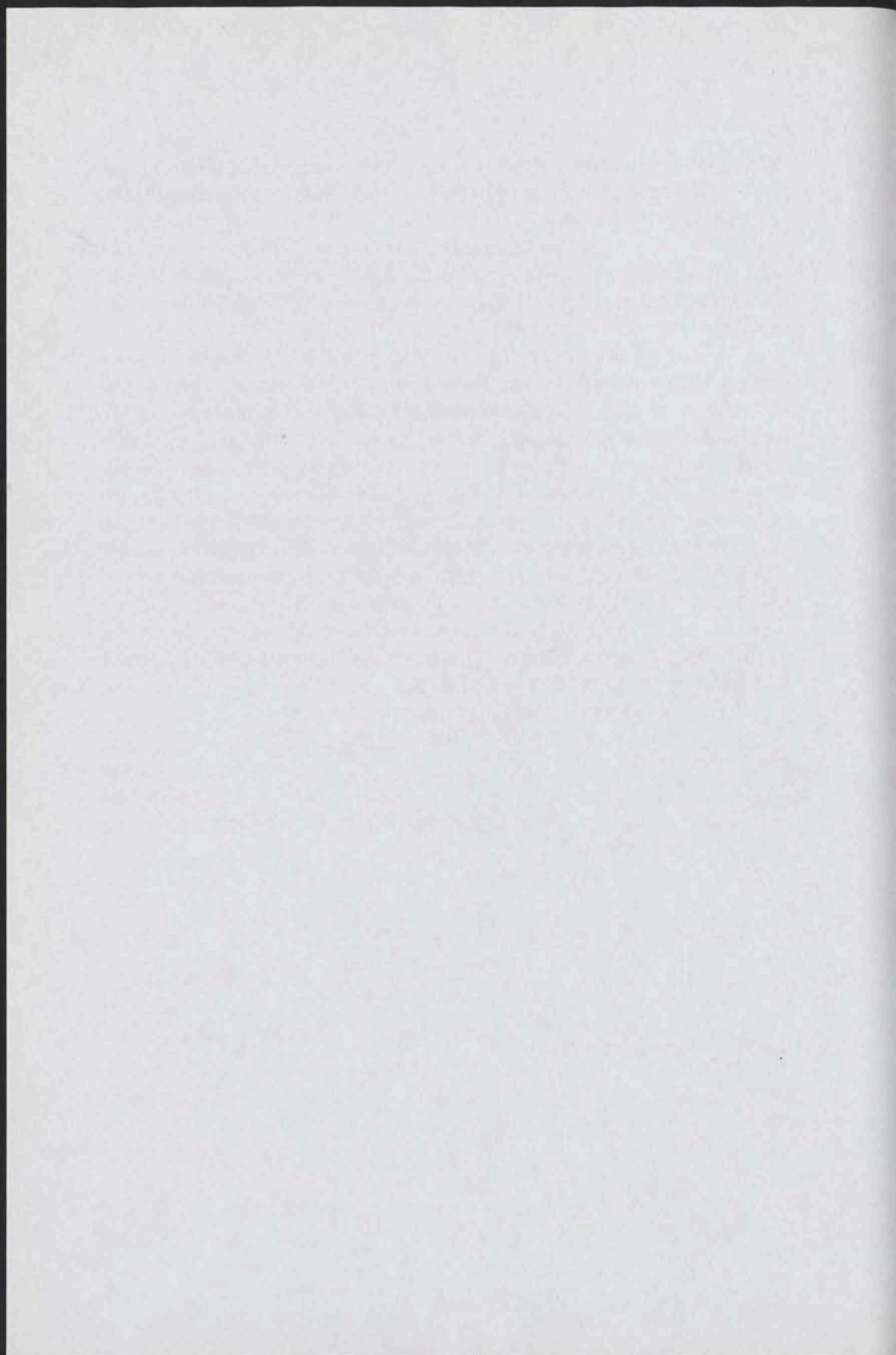
Nie ma Go tak bardzo, jak bardzo był.

Jerzy Treliński

– artysta plastyk

prof. zw. dr hab. ASP im. Wł. Strzemińskiego w Łodzi

Fot. z archiwum Jerzego Trelińskiego



recenzje

Łódzka Strefa Polihymnii

O muzyce i nie tylko

Gustaw Romanowski

str. 251

Książka niemieckiej historyczki

Litzmannstadt Ghetto. Historia napisana z perspektywy ofiar...

Marcin Kieruzel

str. 255

Nowa książka Wojciecha Bruszewskiego

Powieść z absurdalnym kluczem

Marcin Kieruzel

str. 260

Spotkanie autorskie w mitycznej Łodzi

Grafoman w podróży służbowej

Grzegorz Krzymianowski

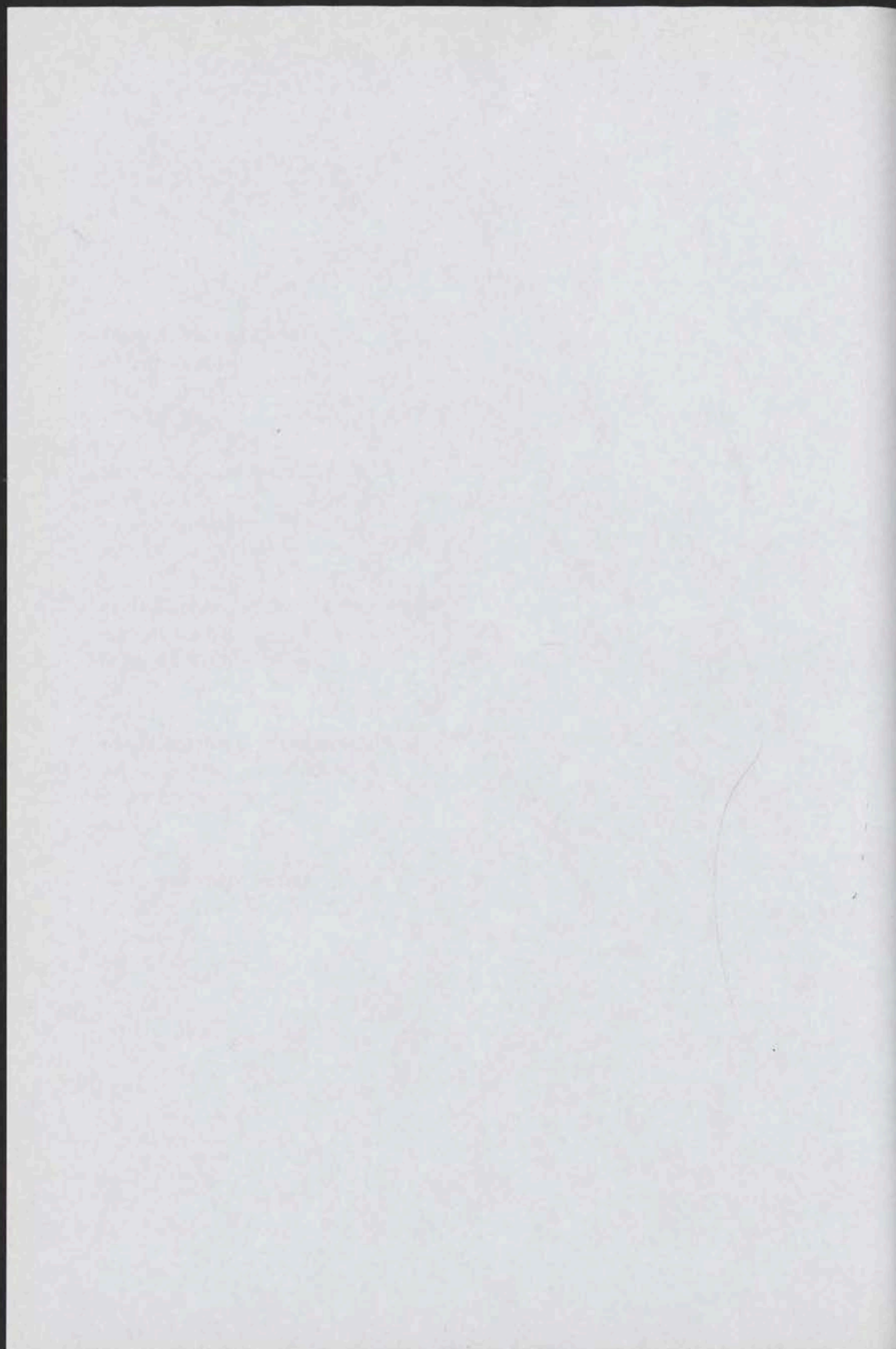
str. 266

Książki o sportowej Łodzi

Wspomnienia lepszych czasów

Adam Jurek

str. 270



Łódzka Strefa Polihymnii

O muzyce i nie tylko

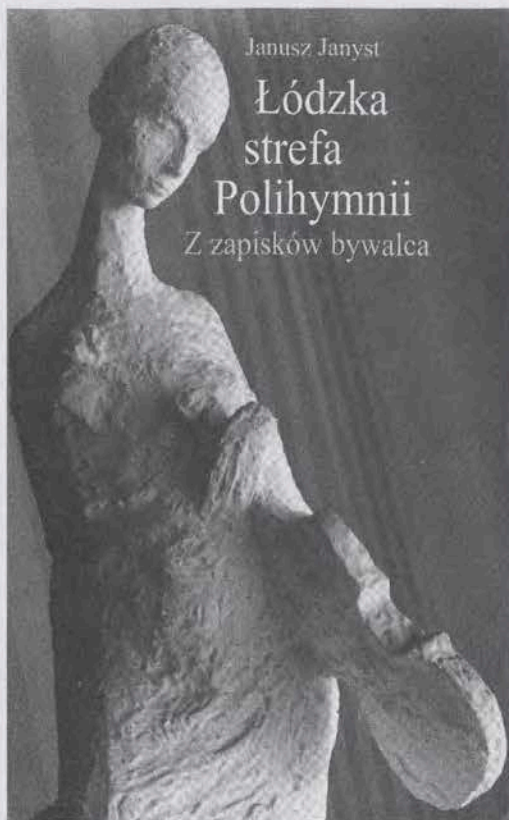
recenzje

Na łamach skromnego łódzkiego czasopiśmiennictwa temat muzyczny gości rzadko, a fachowa i w miarę systematyczna krytyka tej dziedziny kultury artystycznej praktycznie w łódzkich mediach nie istnieje. Dlatego z nadzieją trzeba spojrzeć na książkę Janusza Janysta *Łódzka strefa Polihymnii. Z zapisków bywalca*, która w niedużym nakładzie pojawiła się na rynku wydawniczym.

Od dobrych kilku dziesiątek lat obserwatorem i uczestnikiem życia muzycznego Łodzi jest Janusz Janyst – wykładowca Akademii Muzycznej, dziennikarz, recenzent i popularyzator, znany też dobrze jako konferansjer wielu imprez muzycznych. Stara się uprawiać publicystykę pogłębiającą, a dla takiej coraz trudniej o miejsce w popularnych tytułach prasowych. Nic więc dziwnego, że w opublikowanym zbiorze, na który złożyły się artykuły, eseje, recenzje, a nawet felietony, tylko mała ich część doczekała się wcześniej druku. Dobrze zatem, że Janyst ma utrwalony nawyk pisanie, nawet bez liczenia koniecznie na publikację. Ten nawyk to wyraz profesjonalizmu i – myślę, że to odpowiednie słowo – społecznej odpowiedzialności za utrwalanie ważnych dla Łodzi śladów kultury muzycznej. Dzięki temu nawykowi mogła powstać bardzo potrzebna książka publicystyczna.

Czytając *Łódzką strefę Polihymnii*, można powiedzieć: Janyst pisze o rzeczach oczywistych. Oczywistych nie tylko dla melomanów, ale pewnie też dla innych aktywnych „konsumentów kultury” niezasklepionych w adorowaniu tylko jakiegoś jednemu z jej przejawów.

Przypomina więc postać Grażyny Bacewicz, światowej sławy kompozytorki, a także wirtuoza skrzypiec. Postać i prekursorską twórczość łódzianki – bo tu się urodziła – z której jej rodzinne miasto powinno być bardzo dumne. Ale chyba tak nie jest. Światowa sława to jedno, a przedarcie się tego faktu do świadomości przeciętnego kulturalnego łódzianina to już zupełnie coś innego. Janyst dopomina się o właściwe miejsce dla tej wybitnej twórczyni, która już od 1999 roku patronuje (wraz ze swym bratem Kiejstutem) łódzkiej Akademii Muzycznej, ma monografię i nawet ulicę swego imienia w Łodzi. Tylko co to za pretekst do dumy z wybitnej łódzianki, skoro uliczka jest na dalekich peryferiach, o której nikt nie słyszał, co to za pamięć o wielkiej artystce, skoro kwartet jej imienia „rozleciał się tak samo, jak kwartety Tansmana i Rubinsteina” – zwraca uwagę autor. Pisze to czysto informacyjnie, bez nuty ironii,



zastanawiając się jedynie nad doniosłością dokonań Grażyny Bacewicz na tle dokonań artystycznych innych wybitnych łódzianek. Pisze: „Gdyby jednak spytać, czy czasem kompozytorskie dokonania Bacewicz nie liczyły się w świecie bardziej niż efekty osiągnięte przez inne, parające się twórczością artystyczną łódzianki w „ich” dziedzinach (nawet Katarzyny Kobro, której prekursorska twórczość plastyczna, chyba donioślejsza niż Władysława Strzemińskiego, nie została w porę dostrzeżona), zdaje się, że odpowiedź nie byłaby specjalnie trudna”.

Janyst stara się porządkować pamięć o wydarzeniach artystycznych, które miały – a może powinny mieć nadal – znaczenie dla Łodzi jako miejsca w strefie kultury szczególnej. Przypomina więc trwający przez niespełna cztery lata pod dachem Teatru Wielkiego eksperyment artystyczny i programowy. Nosił nazwę Scena X i był pomysłem Marcina Krzyżanowskiego, ówczesnego dyrektora łódzkiej opery. Cztery eksperymentalne spektakle, które wyprodukowane zostały na uboczu głównej teatralnej sceny, nie wzbudziły wprawdzie zachwyty autora *Łódzkiej Strefy Polihymnii*, ale dobrze, że po latach znalazły się w polu jego zainteresowań. I choć trudno się zgodzić z autorem, że eksperyment powinien mieć ramy – a eksperymenta-

torzy przecież beztrząsco chcą je przekraczać – to warto zwrócić uwagę na dokonaną przez Janystę analizę tych czterech niewątpliwie ambitnych spektakli. I jeśli nawet Janysta uważa, że „Zademonstrowane łodzianom, nowo powstałe utwory sceniczne odznaczają się typowym dla obecnych czasów dysonansem twórców do historycznych wzorców gatunkowych, stanowiąc [...] ich wręcz zanegowanie”, to dobrze, że w łódzkiej publicystyce znalazł się ktoś, kto poważnie chce dyskutować o symptomach kryzysu ideowego, z którym mamy do czynienia od czasu upelnomocnienia się, a więc tak naprawdę zmieszczania awangardy.

Dobrze, że w książce Janysty znalazł się duży tekst o najstarszym festiwalu artystycznym Łodzi – Łódzkich Spotkaniach Baletowych. To jedno z cenniejszych doświadczeń łódzkiej kultury, bo trwa od 1967 roku i było ono już bliskie celu, aby Łodzi nadano miano międzynarodowej stolicy tańca. Janysta, omawiając – w dużym oczywiście skrócie – dwadzieścia edycji tego festiwalu, próbuje znaleźć wytłumaczenie, dlaczego tak się nie stało, a festiwal osłabł. Przecież ten odbywający się co dwa lata przegląd teatrów tańca gromadził najwybitniejsze zespoły baletowe prawie zewsząd, i to w czasach, gdy granice naszego kraju nie stały bynajmniej otworem przed przedstawicielami kultury wolnego świata. Jednak determinacja organizatorów, a głównie Stanisława Dyzbardisa, dyrektora ŁSB, potrafiła pokonywać różne bariery. Dzięki temu na scenie Teatru Wielkiego występował dwukrotnie m.in. legendarny Balet XX Maurice'a Bajora, tańczyli tacy światowej sławy koryfeusze tej sztuki jak Michaił Barysznikow czy Sylvie Guillem i Russel Maliphant. Przez łódzką scenę przetoczyły się formacje taneczne z kilkudziesięciu krajów, zarówno klasyczne, jak i nowoczesne. Łódzkie biennale tańca od początku było konfrontacją dorobku najwybitniejszych choreografów, zespołów, soliistów. Píše Janusz Janysta: „Prezentowano, jak się obecnie mówi, kultowe spektakle. Właściwie każda edycja miała jakieś repertuarowe hity, choć rozczarowań nie dało się uniknąć. Spektakle prowokowały do dyskusji, weryfikowania poglądów”.

Na kartach *Łódzkiej strefy Polihymnii* przywołane też zostało „nie-mające odpowiednika w innych akademickich ośrodkach naszego kraju forum kompozytorskie”. To Musica Moderna – zainicjowany przez nieżyjącego już Bronisława Kazimierza Przybylskiego z łódzkiej Akademii Muzycznej cykl sesji koncertowych prezentujących dokonania młodych kompozytorów. To po części warsztatowe, ale niewątpliwie progresywne zjawisko artystyczne, niedostrzeżone przez prasę codzienną, ma już 30 lat. Jest szerokim laboratorium awangardy muzycznej i szansą na konfrontowanie różnych jej postaw. Może tylko szkoda, że w tekście padają tylko nazwiska młodych kompozytorów, a przydałoby się coś o nich więcej. Chciałoby się wiedzieć, dlaczego konstruują taką, a nie inną muzykę, co myślą o kulturze artystycznej w ogóle, a o polskiej w szczególności, czego oczekują od życia na niełatwej drodze, którą sobie wybrali lub zamierzają wybrać itp. Wiadomo, że tylko niektórzy z nich przebiją się i zrobią karierę. Ci, którym się nie uda, mogliby zostawić ślad właśnie w takiej książce, mającej charakter pogłębionego reportażu po różnych rewirach kultury.

W szkicu o Teatrze Muzycznym przypominał Janyst, jak scena operetkowa walczyła o przetrwanie po 1990 roku, kiedy nowe zasady finansowania placówek kulturalnych z kasy miejskiej musiały uruchomić pomysłowość dyrekcji do poszukiwania nowych sposobów zarabiania. Produkcje eksportowe polegające na wypożyczaniu artystów, śpiewaków, tancerzy itp., zagranicznym impresariatom miały poprawić bilans budżetowy teatru, ale – jak pisze autor – w przygotowanej dla niemieckiej publiczności gali Musical Classics „brak było jakiegokolwiek czytelnej koncepcji w doborze wykorzystanych przebojów, sensownej choreografii, także i ze śpiewem różnie bywało”. Perypetie ekonomiczne łódzkiej sceny operetkowej, będącej – w jakiejś mierze – kontynuacją Wileńskiego Teatru Komедii Muzycznej „Lutnia”, zaczęły z wolna słabnąć pod koniec lat 90. Wystawienie w 1998 roku musicalu *Człowiek z La Manchy* w reżyserii Waldemara Zawodzińskiego okazało się zdaniem autora *Łódzkiej strefy Polihymnii* spektakularnym sukcesem. Takich sukcesów teatru z ulicy Północnej Janusz Janyst dopatruje się zresztą więcej, zarówno w pozycjach repertuarowych, jak i wokalnych popisach solistów, choć – jak wynika z powracającego wciąż wątku niedostatku finansowego – ten lejtmotyw nigdy nie opuścił opisów dalszych dziejów tej „świętyni podkasanej muzy”.

Łódzka strefa Polihymnii zawiera też szkice i felietony spoza tematyki muzycznej. Janyst próbuje m.in. analizować koleiny polityki, także tej niekoniecznie kulturalnej, i chce tropić kicz na wolnym rynku. Jest go w Łodzi niemało, to prawda, ale myślę, że niepotrzebnie wyżywa się na Marcelu Szytenczelmie, autorze rzeźb ulicznych na ulicy Piotrkowskiej. Nie dorównują one w profesjonalnym kunszcie Ławeczce Tuwima, ale powstały w końcu z najlepszych intencji dla upamiętnienia wybitnych łódzian. Kicz kiczowi nierówny i nic nie stało na przeszkodzie, aby w swoim czasie jakiś wysoko wykwalifikowany łódzki rzeźbiarz albo nawet grupa takich rzeźbiarzy zaprojektowała pomniki ważnych dla naszej lokalnej tożsamości postaci, znalazła pieniądze na te projekty, na ich realizację w spiżu i wykonała takie zbożne dzieło dla dobra miasta. Tymczasem to Szytenczelum umiał to wszystko zorganizować i wyprosić z różnych źródeł środki. Nie zyskując w zamian ani wielkiego aplauzu, ani też – jak widać z kampanii, która rozgorzała w mediach po czasie – żadnej wdzięczności u znanych ze swojej kultury współobywateli rodzinnego miasta, musi teraz się zastanawiać, czy warto być społecznikiem.

Gustaw Romanowski

Janusz Janyst, *Łódzka strefa Polihymnii. Z zapisków bywalca*, projekt okładki Zbigniew Koszałkowski, Wydawnictwo ASTRA 2012.

Książka niemieckiej historyczki

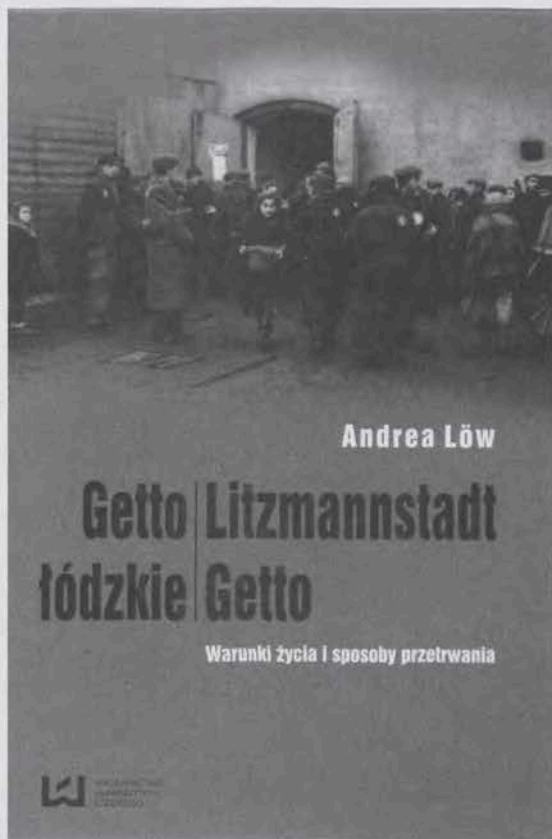
Litzmannstadt Ghetto.

Historia napisana z perspektywy ofiar...

recenzje

Książka Andrei Löw to kolejna już w ostatnich latach pozycja poświęcona historii Litzmannstadt Ghetto. Oczywiście ten wzrost zainteresowania tragicznymi, wojennymi losami żydowskiej diaspory w Łodzi ma kilka znanych przyczyn. W Niemczech zaczął się on w 1990 roku od słynnej wystawy we frankfurckim Muzeum Żydowskim. Od tego czasu za naszą zachodnią granicą powstało kilka solidnych naukowych opracowań historycznych na ten temat. Niemiecki czytelnik mógł się zapoznać również z *Kroniką Getta Łódzkiego*, i to na dwa lata przed jej polskim wydaniem.

Getto Łódzkie to właśnie książka osadzona w niemieckim dyskursie akademickim na temat Holocaustu. Ale równocześnie książka pod pewnymi względami niezwykła. Tematem zajęła się bowiem stosunkowo młoda historyczka – dla Andrei Löw (rocznik 1973) była to praca doktorska (ukończona w 2005 roku), obroniona później na Uniwersytecie w Bochum. Ciekawy jest zawarty w niej sposób podejścia do tematu. Historyczny komentarz jest tutaj ograniczony do niezbędnego minimum. To, co interesuje autorkę, to bezpośrednie relacje samych zamkniętych w tej żydowskiej dzielnicy ludzi. W tym sensie *Getto Łódzkie* jest książką ocierającą się o literaturę nie tylko naukową. Celem pracy – co sugeruje już podtytuł *Warunki życia i sposoby przetrwania* – było odtworzenie krok po kroku samego doświadczenia gettowego. Löw próbuje wyobrazić sobie, co odczuwali i co wiedzieli o swojej sytuacji Żydzi z Litzmannstadt Ghetto. Tworzywem jej pracy są więc przede wszystkim pamiętniki i wspomnienia, szczególnie te spisywane na bieżąco w czasie potwornych czterech lat getta. Zachowało się bardzo dużo takich dokumentów, często jeszcze niedocenianych przez historyków. Wiele z nich odnaleziono po wojnie w bałuckich ruinach, wiele znaleziono w Auschwitzu. Pamiętniki niemal dzień po dniu spisywali Szlomo Frank, Jakub Poznański i Heniek Fogel (wszyscy przeżyli getto). Ważne są też zapiski Leona Hurewicza, Szmula Rozensztajna oraz autorów *Kroniki Getta Łódzkiego* Oskara Singera i Oskara Rosenfelda. Obok nich zaś cała masa pomniejszych dokumentów.



Mamy więc tutaj cały repertuar interpretacji i opisów. Ważnym tematem jest oczywiście sama architektura tej piekielnej maszyny. Getto było rodzajem społecznego eksperymentu – jego „prezes” Mordechaj Chaim Rumkowski wierzył, że żydowska praca będzie dla Niemców użyteczna. W niej widział szansę na przetrwanie wojny. Stworzył imponujące imperium przemysłowe, przez lata produkujące towary, głównie na potrzeby Wehrmachtu. I jednocześnie równie imponujący aparat biurowy.

To tematy w zasadzie już dobrze znane historykom. Książka Andrei Löw pokazuje jednak, jak kształtowały się w getcie opinie na temat prezesa i jego potężnej administracji. Czynione dzisiaj *post factum* próby historycznej oceny polityki Rumkowskiego są oczywiście ciekawe z naukowego punktu widzenia. Ostatnio podejmuje się nawet próby jego rehabilitacji (to m.in. książka Moniki Polit pt. *Moja żydowska dusza nie obawia się dnia sądu. Mordechaj Chaim Rumkowski. Prawda i zmyślenie*). Uderzająca jest jednak w tym kontekście „prawda” bezpośrednich relacji, a nawet pewne osobiste wrażenia ze spotkań z Rumkowskim. Buta, upajanie się władzą, mega-

lomania, widoczna choćby w zamiłowaniu do wygłaszania mów przy każdej nadarzającej się okazji, doktrynerstwo i posądzenia o nadużycia seksualne – tak na co dzień postrzegano prezesa.

Czy było to tylko sugerowane przez Monikę Polit zmyślenie? Z całą pewnością na Rumkowskim skupiło się odium gniewu i pretensji powodowanych niedolą życia w getcie. Przez pierwsze lata na terenie żydowskiej dzielnicy Niemcy pojawiali się niezwykle rzadko – transmiterem ich rozkazów był zawsze Rumkowski. Z jednej strony – wszechwładny w getcie, dzięki swojemu talentowi organizacyjnemu stworzył prawdziwe imperium, z drugiej – zupełnie bezwolny wobec okupanta. Oczywiście ani on sam, ani ówczesni mieszkańcy getta nie mogli zdawać sobie w takiej sytuacji sprawy z rzeczywistych intencji Niemców; jak się wydaje, większość uwięzionych podzielała strategię przetrwania Rumkowskiego, wyrażoną słowami: „*Unser einziger Weg ist Arbeit*” („naszą jedyną drogą jest praca”). Strategię, która zresztą była bliska „syjonistycznym” poglądom samego prezesa. Odwołanie się do ideologicznego zaplecza intelektualnego Rumkowskiego stanowi wg Moniki Polit jeden z ważnych kluczy do zrozumienia jego polityki i kalkulacji. Syjonizm oznaczał tutaj pracę, równość i sprawiedliwość społeczną (historycy podkreślają, że dysproporcje w warunkach życia pomimo wszystko były w Litzmannstadt Ghetto mniejsze niż w getcie warszawskim). Jak na ironię jednak, jeszcze w czasie wojny i długo po niej syjoniści w Palestynie uważali przewodniczących Judenratów za kolaborantów. W 1942 roku, roku wielkiej szperry, na posiedzeniu Jiszuwu (żydowskiej agencji osiedleńczej w Palestynie) wysoki rangą polityk żydowski Icchak Grünbaum mówił wręcz: „Problemem Żydów na wygnaniu jest to, że wolą życie zbitego psa od śmierci z honorem”. I nie była to opinia odosobniona, choć kompletnie niesprawiedliwa i nielicząca się z okolicznościami.

W sugestywny sposób książka niemieckiej historyczki pokazuje również relacje polskich Żydów z deportowanymi tutaj z terenów Niemiec, Czech i Luksemburga Żydami niemieckojęzycznymi. Ci zazwyczaj przyzwyczajeni do wysokiego komfortu życia i zasymilowani z niemieckością Żydzi byli diametralnie kulturowo odmienni od swoich wschodnich rodaków. Wzajemna nieufność czy wręcz otwarte pretensje, które formułował w ich kierunku nawet Mordechaj Rumkowski, przypominają nieco problemy, jakie z integracją Jekke (tak slangowo nazywano Żydów niemieckich) mieli syjoniści w Palestynie (duża część diaspory wyemigrowała do Izraela po dojściu do władzy Hitlera w 1933 r.). Różniło ich właściwie wszystko. Język, podejście do religii, poglądy polityczne czy nawet podejście do higieny osobistej, na punkcie której Jekke byli przeczuleni.

Zorganizowana przez Rumkowskiego machina gettowa wzbudzała kontrowersje, powodowała napięcia, ale wciągała jej mieszkańców w nowy, przerażający świat. Warto jeszcze raz podkreślić, że Żydzi, choć w przeważającej mierze nie szanowali Rumkowskiego, to jednak wydawali się podzielać jego strategię przetrwania. Obok samej organizacyjnej i administracyjnej struktury getta jego mieszkańcy szybko

zaczęli dostrzegać, że nie tylko zmieniło się ich otoczenie, ale i oni sami. W 1943 roku w *Kronice Getta Łódzkiego* Oskar Rosenfeld pisał: „Nigdzie na świecie nie istniała ludzka wspólnota porównywalna ze społecznością getta. Zmiana wszystkich funkcji społecznych, duchowych i ekonomicznych spowodowała zmianę większości pojęć”.

Andrea Löw podąża razem z autorami zapisków i pamiętników śladami tych zmian mentalnych i duchowych czy wręcz zmian w strukturze osobowości uwięzionych. Pierwszą kwestią, którą się tutaj szczególnie zaznacza, to problemy z językiem. Dla opisu doświadczenia gettowego brakowało. „Nawet gdybym ukradł wszystkie muzy Homera, Szekspira, Goethego i Dantego: czy potrafiłbym opisać nasze cierpienia, odczucia i przeżycia. Czy człowiek w ogóle jest do tego zdolny?” – pisał pewien młody Żyd w 1944 roku. Getto przesuwało granicę wytrzymałości ludzi bombardowanych codziennie terrorem. Głód był odczuciem najbardziej zaprzatającym świadomość. Przydziały żywności, zdobywanie jedzenia czy wręcz walka o nie – to tematy, które przewijają się w pamiętnikach nieustannie. Ciągłe zagrożenie śmiercią, nie tylko głodową, ale również od chorób czy nieuzasadnionego zastrzelenia przez Niemców, doprowadzało ludzi na skraj wytrzymałości psychicznej i popychało często do desperackich zachowań.

Andrea Löw nie pomija też mrocznych stron gettowego doświadczenia: składał się na nią rozkład rodziny i różne formy prostytucji czy seksualnej opresji. Wiele z tych mrocznych, lodowatych stron getta w niezwykle plastycznych sposób opisują cytowane również tutaj opowiadania Jeszaji Szpigla. Doświadczenie absolutnego i bezwzględnego okrucieństwa – takim była utrata dzieci (Szpigl stracił ukochaną córkę w pierwszym roku za murami, udziałem większości mieszkańców takie doświadczenie stało się podczas wielkiej szpery we wrześniu 1942 roku) – często zupełnie wywracało ludzką świadomość, opadającą w beznadziejny stupor i zezwierzęcenie.

Z drugiej jednak strony nawet w takich warunkach ludzie potrafili przezwyciężać odosobnienie. W getcie było życie kulturalne, działały salony literackie (m.in. Miriam Ulinower), organizowano koncerty. W miarę możliwości aktywne były wspólnoty religijne, nawet kilkusetosobowa grupa chrześcijan o żydowskich korzeniach organizowała tu swoje nabożeństwa. Działały jawnie i w ukryciu partie polityczne, organizacje (w tym sportowe). Nigdy do końca udało się odizolować getto od świata zewnętrznego: zachowało się wiele ukrytych radioodbiorników. Wbrew też obieguwej teorii – wg relacji – do getta docierał szmugiel i informacje z miasta. Szczególnie jednak ciekawym i jednocześnie wzruszającym w tych warunkach tytułowym „sposobem przetrwania” było pisanie. Po pierwsze – tak jak w pamiętniku Jakuba Poznańskiego – pisanie było jedną z niewielu aktywności pozwalających oderwać się od lepkiego koszmaru codziennego życia w getcie, zdystansować się od strachu, głodu, poczucia krzywdy. Zachować resztkę człowieczeństwa. Z drugiej strony mamy też cały szereg dokumentów świadczących o tym, że ich autorzy pisali z poczucia misji. Jeden z anonimowych autorów dziennika z 1944 roku notował: „W marzeniach wybiegam

naprzód, marzę o tym, by ocaleć i stać się sławnym, by «obwieścić» to światu... Obwieścić i oskarżyć, obwieścić i zaprotestować, jedno i drugie w obecnej chwili wydaje się odległe i nieprawdopodobne – ale kto wie, ewentualnie być może. Marzę o tym, aby opowiedzieć to ludzkości – ale czy będzie mi dane?”. W tym kontekście szczególnie doniosłe są pamiętniki Oskara Singera i Oskara Rosenfelda, autorów *Kroniki Getta Łódzkiego*. Singer i Rosenfeld jeszcze za murami pisali w taki sposób, jakby stawiali sobie za cel przetłumaczenie świata specyfiki getta. Jednocześnie towarzyszyło im przekonanie, że te doświadczenia stanowią w jakiś sposób dziedzictwo ludzkości, że nie są bez znaczenia poza obozem. Podobny reporterski, dokumentacyjny ton możemy zobaczyć na ocalałych fotografiach Mendla Grossmana i Henryka Rosa.

We wstępie do książki autorka postuluje integrację dorobku badawczego polskich i niemieckich historyków zajmujących się gettem i Holocaustem w ogóle. Również z racji politycznych te dwie historiografie rozwijały się przez lata w niemal zupełnym odosobnieniu. Czy Löw ma szansę stać się takim integratorem? Być może tak. Niemiecka historyczka wydaje się mieć bardzo dobre kontakty z Polską, również z polskimi naukowcami. Wypada mieć nadzieję, że historia Holocaustu i historia Litzmannstadt Ghetto w szczególności powoli przestają być argumentami w zaciętej i pełnej rozliczeń dyspacie politycznej, a stają się wspólnym humanistycznym dziedzictwem i przestrogą dla narodów. *Getto Łódzkie* to kolejna książka o Shoah, która kładzie nacisk przede wszystkim na same ofiary. Przywraca je zbiorowej pamięci. Dziś, kiedy Holocaust jest argumentem w sporach politycznych i ideologicznych, to ciągle praca bezcenna.

Warto jeszcze na koniec wspomnieć o bardzo dobrym, przejrzystym języku Löw, który w połączeniu z wyważonym tonem sprawia, że książkę czyta się doskonale.

Marcin Kieruzel

Andrea Löw, *Getto Łódzkie / Litzmannstadt Ghetto. Warunki życia i sposoby przetrwania*, przeł. Małgorzata Półrota i Marek Płes, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego i Niemieckiego Instytutu Historycznego Łódź 2012.

Nowa książka Wojciecha Bruszewskiego

Powieść z absurdalnym kluczem



O istnieniu tej książki wiadomo było co najmniej od kilku lat. Wojciech Bruszewski już krótko po wydaniu w 2007 r. swojej debiutanckiej powieści pt. *Fotograf* zapowiadał, że ma w zanadru jeszcze jedno dzieło literackie. Faktycznie *Big Dick* ukazał się po raz pierwszy za życia autora (Wojciech Bruszewski zmarł po ciężkiej chorobie w 2009 r.), tyle że w unikatowym, pojedynczym egzemplarzu. Aż do tej pory wgląd w tę pozycję miała tylko jego rodzina oraz wąskie grono przyjaciół badających spuściznę artysty, po długiej i wielowątkowej karierze artystycznej (O istnieniu *Big Dicka* pisał między innymi prof. Janusz Zagrodzki w pierwszej monografii artysty pt. *Fenomeny percepcji* [2010 r.]). Od początku książka – podobnie jak wcześniej *Fotograf* –

zapowiadała się nieco skandalizująco. W swojej pierwszej powieści Bruszewski opisał bez tabu własne środowisko – łódzki progresywny ruch artystyczny skupiony wokół Warsztatu Formy Filmowej... Tym razem zajęł się kulturową historią zakazanego symbolu – swastyki.

Twórczość pisarska Bruszewskiego jest już sama w sobie pewnym paradoksem. Był on przez szereg lat znany przede wszystkim jako artysta konceptualny, awangardowy fotografik i filmowiec. Pierwszy w Polsce tworzył projekty artystyczne z użyciem wideo i komputera. Był przy tym autor *Big Dicka* zdecydowanym przeciwnikiem literatury w swojej sztuce. Warsztat Formy Filmowej, w którym Bruszewski obok Józefa Robakowskiego i Andrzeja Różyckiego stał się od początku wiodącą postacią, odrzucał całą spuściznę kina oddanego we władanie „kultury słowa”. Nowe

media, takie jak fotografia, film, wideo, miały według nich ambitne zadanie stawiania się ważnymi narzędziami poznania rzeczywistości, a nie jedynie imitacją literatury (członkowie WFF odrzucali wszelkie „ekranizacje”, nie szczędząc – do dziś zresztą – złośliwości takim twórcom naszego kina literackiego jak Andrzej Wajda, Krzysztof Kieślowski czy Krzysztof Zanussi. Różnice pomiędzy tymi dwoma nurtami twórców wywodzących się z łódzkiej Filmówki pokazują choćby kierunki ich ambicji: podczas gdy dla tych drugich celem kariery było Cannes i Hollywood, „Warsztatowcy” za szczyt marzeń uważali pokazanie się na Festiwalu Documenta w Kassel). Pisarskie ambicje Bruszewskiego wielu jego przyjaciół i fanów odebrało więc ze zdziwieniem, nie do końca wiedząc, czy traktować je w ogóle poważnie, jako osobną, istotną część jego artystycznego przesłania, czy raczej jako rodzaj wspomnień. Po wydaniu *Big Dicka* nie możemy mieć już jednak wątpliwości – pierwsza książka Bruszewskiego spotkała się z ostrożnym, ale jednak zaciekawieniem środowiska literackiego, druga udowadnia, że Bruszewski w istocie był pisarzem, a na pewno miał ambicje, by literatura stała się kolejnym artystycznym medium w jego repertuarze.

Sięgając po tę książkę, musimy się od razu przygotować nie tylko na całą kaskadę paradoksów, bezceremonialnej ironii oraz dość niewybrednych żartów. *Big Dick* to również książka z kluczem, a właściwie całą serią kluczy. Już z praktycznego punktu widzenia przyswojenie sobie tej książki wymaga od nas „oderwania się” od lektury i zajrzenia do strony internetowej www.bigdick.pl zawierającej rozszerzenia 44 zakodowanych w tekście plików graficzno-dźwiękowych. Co więcej, niektóre zawarte tu relacje wydadzą się tak nieprawdopodobne, że czytelnik zapewne odruchowo zechce je zweryfikować, wysyłając zapytanie do ulubionej wyszukiwarki internetowej. „Problem z fikcją – jak mówił John Rivers, bohater doskonałego eseju Aldousa Huxleya pt. *Geniusz i bogini* – polega na tym, że zawiera ona zbyt wiele sensu, w rzeczywistości nigdy nie ma sensu”. Tak też jest w powieści Bruszewskiego. Autor nie martwi się zbytnio o ciągłość i realizm narracji. Szaleństwo i pozorna absurdalność tej powieści polega właśnie na tym, że utkana jest z prawdziwych historii i anegdot. Większość postaci – podobnie jak to było w *Fotografie* – ma swoje pierwowzory w rzeczywistości. Ich nazwiska – jak twierdzi autor – „zostały, tylko niechący, ponownie wymyślone”. Bohaterami książki są m.in. Lech Kaczyński, Bill Gates i George Herbert Walker Bush. W niektórych przypadkach zaś bez trudu możemy rozszyfrować, kto kryje się za poszczególnymi postaciami, ukrytymi nie pod swoimi nazwiskami. Na przykład ekscentryczny kryptolog z Wiednia, prof. Peter Meibel, szukający kodu wszechświata, to bez cienia wątpliwości Peter Weibel – conceptualny artysta, którego lingwistyczne i semiotyczne inspiracje były bardzo bliskie również autorowi *Big Dicka*.

Najbardziej tajemniczy z tej galerii postaci jest główny bohater książki – Richard von Hackenkreuz. W 1905 r. Richard został odnaleziony w murzyńskiej wiosce w Niemieckiej Afryce Południowo-Zachodniej. Inaczej niż wszyscy jego krajanie był biały. Nikt nie wiedział, skąd się wziął. Jedynym znakiem, który mógł świadczyć o jego cywilizowanych korzeniach, był zakrzywiony krzyż na piersi. W europejskich



językach zaś potrafił wymówić tylko jedno słowo: „Hackenkreuz”. Dzięki swoim magicznym zdolnościom i długowieczności Hackenkreuz staje się na kartach książki uczestnikiem wielu ważnych wydarzeń historycznych, a nawet jest ich utajonym „poruszy-cielem”. Skutki są raz dobre, raz opłakane: szczypie w pupę składającego przysięgę wierności konstytucji Georga Busha, doradza prezydentowi Warszawy Lechowi Kaczyńskiemu zburzenie Pałacu Kultury, Nikicie Chruszczowowi zaś podsuwa pomysł osuszenia Jeziora Aralskiego pod plantacje bawełny. Jego pasją jest opera, Big Dick po kryjomu nagrywa kaskadowe dźwięki strojenia się orkiestr w największych salach koncertowych na świecie. Kiedy już służby specjalne kilku krajów wpadają na trop jego dziwnych praktyk i podejrzaną kondycję (w wieku stu lat Hackenkreuz wciąż wygląda i zachowuje się jak krzepki sześćdziesięciolatek), nasz bohater znika. Skacze z okna toalety w Teatrze Narodowym w Warszawie, wykonując wcześniej ciąg gestów błazeńsko parodiujących te, które kojarzymy z chwilami trumfów np. Adlofa Hitlera, Jana Pawła II, Fidela Castro czy Michala Jacksona.

Tajemnicze zniknięcie Big Dicka wcale nie osłabia jednak zainteresowania jego osobą. Druga część książki jest zapisem obrad szacownej międzynarodowej komisji powołanej dla zbadania przypadku Hackenkreuza. W jej skład wchodzi przedstawiciele niemieckiej służby wywiadowczej BND, wspomniany już prof. Maibel, dr Manfred Stoss i dr Wulf Eichhorn, jest również przedstawiciel FBI i dwóch Polaków – ponury ...ski z UOP i WSI (w tej roli sam Bruszewski) oraz Zenobiusz Chucierewicz, ekspert Papieskiej Rady Naukowej. W balkonowym apartamencie berlińskiej filii Hotelu Kempinski, popijając doskonale *Recioto Spumante Bertani*, ci wybitni eksperci anali-

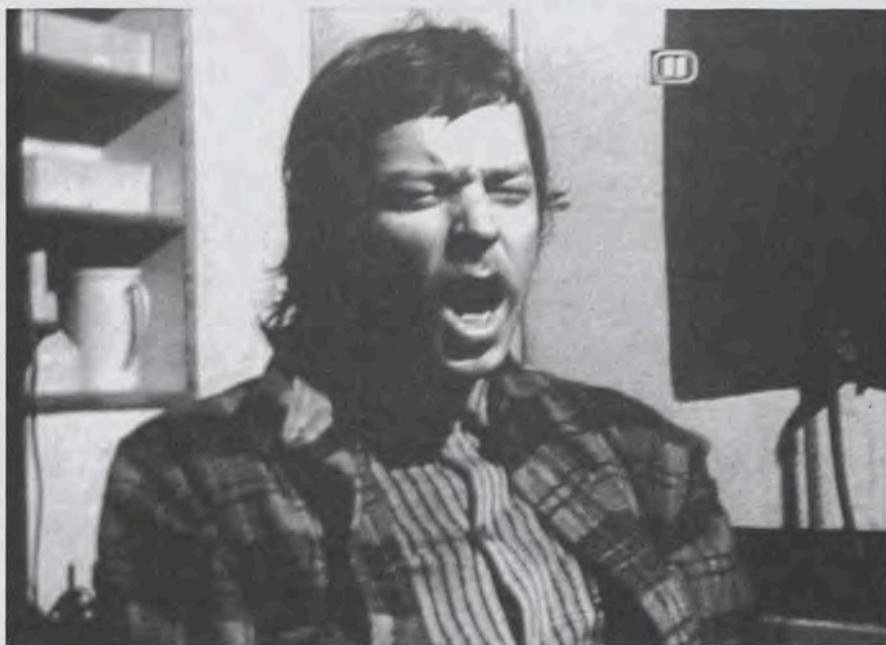
zują każdy ślad, który pozostawił po sobie Wielki Dick. Badają trzy ziarna piasku znalezione w kieszeni marynarki Hackenkreuza, rozszyfrowują znaczenie widma akustycznego nagrywanego i kompilowanego przez naszego bohatera podczas jego licznych wizyt w operach oraz m.in. kształt galaktyki M110. Całość tych podniosłych rozważań jest chyba jednak niczym innym niż „unaukownym wrózeniem z fusów”. Z tym, że w tym przypadku szacowni eksperci w fusach potrafią dopatrzeć się wciąż tylko jednego symbolu – swastyki. Kim jest Big Dick i na czym polegała jego misja, ostatecznie się nie dowiadujemy. Przynajmniej nie wprost.

Big Dick to jednak powieść z kluczem i wolno chyba czytelnikowi takich kluczy szukać. Czytając tę powieść i zaglądając co i rusz na stronę www.big-dick.pl, miałem nieodparte wrażenie, że jej szaleństwo i głębia przypomina trochę szaleństwo współczesnej sieci. *Big Dick* jest jakby ciągiem podlinkowanych haseł, które kolejno mogą nas prowadzić do coraz to nowych zapytań i nowych treści. Książka niczym wyszukiwarka internetowa „wypluwa” z siebie wszystkie wiadomości na zadany temat. W tym przypadku takie zapytanie można by zapisać jako „swastyka + XX w.”.

Ostatecznie jednak hasłem, które rozszyfrowuje całą opowieść, jest sam autor, jego życie i jego dzieła... O śladzie Hackenkreuza w biografii Bruszewskiego mówił podczas spotkania promującego książkę (odbyło się w maju b.r. w łódzkim Muzeum Sztuki) Lech Czołnowski – kolega artysty z Warsztatu Formy Filmowej. Czołnowski zobaczył w Hackenkreuzu Wacława Antczaka (1911-1974), plebejskiego artystę – z zawodu krawca – który przez szereg lat obracał się w kręgu „Warsztatowców”. Antczak był poetą, melorecytorem, skrzypkiem i performerem. Przy okazji zaś człowiekiem tajemniczym, kimś w rodzaju mądrego błazna – łódzkim Himilbachem. W 2008 r. przyjaciele Antczaka wydali jego opus magnum, książkę pt. *Antoś Rozpylacz. Polski Odyseusz. Najślawniejszy wojownik w walce z Niemcami hitlerowskimi. Epopeja partyzantów z czasów powstania w Warszawie*¹, będącą fantasmagorycznym zapisem jego wojennych doświadczeń. Elżbieta Janicka nazwała ją apokryfem, o samym autorze pisząc: „Wacław Antczak nie poddał się odgórnemu zarządzaniu fantazmatami. Występując z oddolną inicjatywą symboliczną, złamał niewralgiczny monopol władzy na produkcję mitów. Równie fundamentalnego aktu nieposłuszeństwa nie mogła tolerować władza w żadnej postaci”. Józef Robakowski zaś dodawał: „Cały dorobek Wacława Antczaka jest świadectwem uporczywego poszukiwania wolności i wyrazem artystycznej bezinteresowności. Mój Mistrz jawi się jako twórczy fenomen groteski, bliski naszym czasom”.

Co jednak w takim kontekście mogą mieć ze sobą wspólnego prawdziwy Antczak i wymyślony Richard von Hakenkreuz? Wydaje się, że dla Bruszewskiego mógł to być fakt, że obaj byli w jakiś metaforyczny sposób „dzicy”. Antczak przez swoje „plebejskie”, *Big Dick* zaś „afrykanerskie” korzenie. Oczywiście owa „dzikość” jest tylko relatywna, jeden i drugi znaleźli się bowiem w kulturalnym, cywilizowanym świecie. Obaj się w nim też zdomowili, nie wyrzekając się jednocześnie swojego pochodzenia. Dlaczego jednak Bruszewski sięga po taką figurę? To pytanie może być

kluczem do wielu dzieł pozostawionych przez tego artystę. Zawsze chciał on dotrzeć do rzeczywistości nieprzefiltrowanej przez kulturowe kalki, konwenanse i cywilizacyjne „obciążenia”. W dziedzinie filmu i fotografii skłaniał się do szukania „prawdy” w samych mediach, w ich sposobie widzenia świata, a nawet próbował sobie wyobrazić, jak myślał maszyny. Podobnie jak dla Kanta obraz w lunecie był jednym z dowodów na to, że nie potrafimy zobaczyć „rzeczy samych w sobie”, tak samo dla Bruszewskiego oko kamery, które widzi i rejestruje świat inaczej niż ludzkie oko stało się dowodem na to, że możemy uzyskać nowe, alternatywne i nieprzefiltrowane przez kulturę „wglądy” do rzeczywistości. Bruszewski – odcytany w pismach semiotyków – zdawał sobie też sprawę z konwencjonalnej natury języka, którą zresztą niecierpliwie próbował przezwyciężyć. Takie jego dzieła jak *Sonety*, *Maszyna poetycka* czy *Radio Ruiny Sztuki* były w gruncie rzeczy kombinatorycznym produkowaniem nowych słów, nowej gramatyki i nowych myśli. W *Big Dicku* można dostrzec podobną strategię. Autor przygląda się swoim czasom, czyli wiekowi XX w., z perspektywy „ucywilizowanego dzikusy”. Mnogo anegdoty, wynajduje dziwne historie czy wreszcie snuje filozoficzne myśli o teorii chaosu. Czy w całym tym szaleństwie nie chodzi jednak o to, żeby zobaczyć te czasy nieco inaczej, spróbować znaleźć w nich jakiś paradoksalny nowy sens, odkryć porządek i dostrzec ukryte prawidłowości? Innymi słowy dostrzec to, czego nie jesteśmy w stanie dostrzec, bo obciążają nas kulturowe kalki i konwenanse – determinujące nasze spojrzenie na rzeczywistość. Żeby się ich pozbyć, trzeba stać się przewrotnym i niegrzecznym. Ta książka jest z całą pewnością trochę „niegrzeczna”.



I nawet jeśli ostatecznie to się nie udaje, korzyść z podobnych poznawczych wycieczek jest taka, że uzyskujemy rodzaj dystansu do sposobu, w jaki postrzegamy nas samych, świat wokół i nasze czasy. Taki dystans zaś może skutkować i często skutkuje nie tylko przyływem kreatywności, ale i szalonego poczucia humoru. Jedno i drugie odnajdziemy w książce w obfitości.

Filozoficzny wymiar twórczości Bruszewskiego nie jest często komentowany przez jego krytyków. Jak do tej pory w najciekawszy sposób ten kontekst – również podczas wspomnianego spotkania promocyjnego w Muzeum Sztuki – przytacza historyk sztuki dr Tomasz Załuski w licznych tekstach poświęconych autorowi *Big Dicka*. A przecież, jak pisał bliski przyjaciel Bruszewskiego Wolf Kahlen: „Voytek [...] desperacko i niespokojnie poszukiwał absolutu, wiedząc dobrze, że nigdy go nie znajdzie, jednak używając tego słowa raz za razem, z naciskiem”. Nieważne, jak czasem absurdalny, ironiczny i „pieprzny” jest humor Bruszewskiego, zawsze kryje się za nim niezwykle wrażliwy artysta, kierowany wręcz metafizycznym niepokojem i podejrzliwością wobec tzw. „rzeczywistości”. Artysta operujący zawsze w rejestrach granicznych; na granicy ludzkiego postrzegania, na granicy języka i kulturowych konwencji. *Big Dick* to jedno z ostatnich, jeśli nie ostatnie dzieło Wojciecha Bruszewskiego. Powstawało, kiedy autor był już świadomy postępującej u niego nieuleczalnej choroby. Myśl, że pomimo tego zostawił nam on powieść tak pełną humoru, zagadkowości i pogodnego absurdu, jest rzeczywiście wzruszająca.

A jeśli komuś w tej książce coś nie będzie się jednak zgadzało, warto przypomnieć fragment z notatek autora, jeszcze z lat 70.: „Zapytuję się często sam siebie, dlaczego z tak dużą dozą sympatii akceptuję te wszystkie niedorzeczności? «Ponieważ taka jest kondycja ludzka» odpowiada mi duch Rene Magritte’a. – Nonsens egzystuje tylko wyłącznie w sferze języka – kontynuuje mistrz – Jeżeli coś nie pasuje, należy zgłosić pretensje do Biura Logiki. A my przecież, Pan i ja, robimy obrazy”.

Marcin Kieruzel

Wojciech Bruszewski, *Big Dick*, Korporacja Ha!art, Kraków 2013.

Przypisy:

1. O książce pisała Elżbieta Janicka: „Lenino i Monte Cassino zlewają się w jedno; Mieczysław Moczar zanosí modły do Najświętszej Panienki w intencji komunistycznej partyzantki; heroiczny i jednoznacznie pozytywny, Edward Rydz-Śmigły namaszcza AL na spadkobierczynię tradycji II Rzeczypospolitej; AL-owcem okazuje się legendarny bohater AK z powstania warszawskiego – „Antek Rozpylacz”, zwany tutaj Antosiem. W tle rozgrywa się rzeź stalingradzka, konają z głodu mieszkańcy Leningradu, u bauera pod Lubeką wybucha frenetyczna miłość Niemki do Rosjanina-niewolnika”.

Spotkanie autorskie w mitycznej Łodzi

Grafoman w podróży służbowej

Rynek literacki przypomina obecnie hipermarket przed świętami – wszędzie tłum, promocje, krzykliwe reklamy i chaos, wśród którego trudno się rozeznaczyć. Nic więc dziwnego, że przeciętny żywot książki skrócił się do kilku miesięcy – po tym czasie większość z nich dożywa swoich dni na zakurzonych półkach bibliotek i w jeszcze bardziej zakurzonych magazynach. Nawet jednak wśród pozycji świeżo wydanych tylko nielicznym udaje się zaistnieć szerzej, zdecydowana większość z mniej lub bardziej uzasadnionych powodów, a niekiedy zupełnie bez nich, egzystuje na granicy czytelniczej świadomości.

Wielkopolski Olgerda Dziechciarza, dziennikarza, poety i prozaika rodem z Olkusza, należy właśnie do tej kategorii – powieści udanych, wartych lektury, lecz ukazujących się poza najbardziej krzykliwym, a zatem i zauważalnym nurtem literatury pięknej. Ten zaprawiony już w pisarskich bojach autor za sprawą Wydawnictwa Mamiko wydał swą pierwszą powieść. Przynajmniej z dwóch względów jest to utwór osobliwy: po pierwsze, według świadectwa samego autora został napisany w trzy tygodnie, po wtóre, autor sporą część akcji umieścił w Łodzi. Łódź, jak wiadomo, nie cieszy się na literackiej mapie Polski specjalną estymą, autorzy rzadko decydują się na uczynienie z niej areny działań swoich bohaterów, a nawet jeśli tak się zdarzy, zwykle umieszczają swoje fabuły w sztafażach retro, wśród brukowanych ulic, buchających dymem kominów i blichtru fabrykanckich posiadłości.

W przypadku powieści Dziechciarza Łódź jest jak najbardziej współczesna, co nie znaczy jednak, że realistyczna. Wręcz przeciwnie, miasto ma w *Wielkopolskim* charakter wybitnie widmowy, przypomina uludę albo labirynt, po którym porusza się tytułowy bohater. Zabieg ten ma zresztą swoje dobre uzasadnienie – przez sporą część powieści Wielkopolski znajduje się bowiem na rauszu. I to rauszu podwójnym, wywołanym tyleż alkoholem, co wizją upajającego sukcesu podczas wieczoru autorskiego, pierwszego zresztą w karierze, na które zaprasza go pewne stowarzyszenie literackie. Fakt, że całe zamieszanie jest podłą, przewrotną i przezabawną mistyfikacją, stanowi główną atrakcję fabularną powieści; jeśli ją w tym miejscu zdradzam, to

dlatego, że znajomość tego faktu w niczym nie umniejsza przyjemności płynącej z lektury *Wielkopolskiego*. Nie o fabułę idzie bowiem w tej książce przede wszystkim.

Nie jest to również powieść o mieście, w którym rozgrywa się akcja – Łódź spełnia tu jedynie rolę tła, choć trzeba powiedzieć, że tła nieco parszywego. „Dawno nie widziałem tak opustoszałego dworca. A właściwie nigdy nie widziałem tak opustoszałego dworca. Wrażenie tym intensywniejsze, że na dworcu autobusowym w Łodzi byłem pierwszy raz. Łódź, jak wiedziałem, to duże miasto, więc na dworcu powinno być dużo ludzi. A tymczasem dworzec był opustoszały. Nie mogłem tego pojąć” – opisuje swoje pierwsze wrażenia po przyjeździe narrator. Również mieszkańcy Łodzi należą do indywiduów, z którymi niekoniecznie chcielibyście mieć Państwo do czynienia: to opryskliwi taksówkarze, ekspedientki, kobiety w ciąży oraz – rzecz jasna – menel, z całej tej menażerii zdecydowanie najbardziej zresztą przystępny. W sumie Dziechciarz składa Łódź ze stereotypów, szczęśliwie jego zamiarem nie jest stworzenie realistycznego obrazka, lecz uczynienie z Łodzi umownej sceny, na której mają miejsce perypetie głównego bohatera i zarazem narratora powieści.

Najlepszym, choć nie najbardziej oryginalnym elementem *Wielkopolskiego* wydaje się kreacja tego ostatniego – osobnika, który jest „na miłość w każdym wydaniu odporny”, niedowarzonego literata, grafomana w stanie czystym, który mimo to (albo właśnie dlatego) brnie w przygotowaną mu przez autora klęskę z rozpaczliwej potrzeby autoafirmacji. Gnębiony i upokarzany przez świat na wszelkie możliwe sposoby, odgrywa się na nim za pomocą nienawistnych tyrad, wciąż przy tym głodny najmniejszego objawu uznania. Literaturę załadnia oczywiście cała masa mizantropów, postaci duchowo kulawych, psychicznych wykołajeńców i neurotyków zestrojonych ze swymi urazami i frustracjami do tego stopnia, że zdolni są miotać jedynie przekleństwami. Postać wykreowana przez Dziechciarza należy z pewnością do tej rozległej literackiej rodziny, ale tytułowy Wielkopolski ma szczęśliwie rys, który sprawia, że nie staje się on jednym z identycznych klonów – skłonność do autokompromitacji. Bohater w swym groteskowym monologu, w którym każdemu (rodzicom, systemowi edukacji, urzędowi, lekarzom, literatom, a także – rzecz jasna – krytykom) dostaje się według zasług, demaskuje bowiem nade wszystko samego siebie, samego siebie obnaża i samego siebie upokarza.

A co, jeśli zacząć pisać prozę mieszczańską zamiast prozy walczącej z drobnomieszczaństwem? – pomyślałem. W gruncie rzeczy czułem się drobnomieszczańcem, ale za żadne skarby, nawet za wydanie książki w wielkim wydawnictwie, nie przyznałbym się do tego. Chciałem uchodzić za pisarza walczącego z drobnomieszczaństwem i moje opowiadania, wiersze, poematy, co tam wtedy pisałem, wszystkie miały zabarwienie antymieszczańskie. [...] Wiedziałem bowiem, że jeśli mam być sławny i bogaty, nie mogę być drobnomieszczańskim. [...] Choć może ta chęć też jest popularna wśród drobnomieszczańców, pewnie tak, skoro ja ją miałem, a byłem stuprocentowym drobnomieszczańcem.



Nad książką *Dziechciarz* najjaśniej świeci gwiazda Thomasa Bernharda, wielkiego austriackiego mistrza inwektywy i samozaprzeczenia. Może zresztą nie jest to gwiazda, lecz kometa, bo pogłosy prozy Austriaka pojawiają się w *Wielkopolskim* i znikają. Zależnie od optyki, jaką się przyjmie, można tę zależność uznać za słabość lub walor *Wielkopolskiego*, podobnie zresztą jak jednowątkowość powieści i koncentrację jej bohatera na samym sobie. To bowiem utwór wybitnie autotematyczny, przez co rozumiem nie to, że autor koncentruje się na samym sobie, lecz fakt, że *Wielkopolski* punktuje pisarskie bolączki. Z tego powodu staje się doskonałą lekturą dla wszystkich parających się piórem, zwłaszcza zaś tych, którzy jak tytułowy bohater marzą o „sławie i bogactwie”. To zatem również opowieść o literaturze jako źródle cierpień, przy czym szczęśliwie grubo zaprawiona ironią, tak że całość jest po prostu zabawna. *Wielkopolski* operuje jednak typem humoru nie dla każdego, to rzecz zwłaszcza dla wielbicieli absurdu, paradoksu i ironii. „Ja w gruncie rzeczy nienawidziłem swojego pisania. Ono mi do niczego innego niż marzenia o sławie i pieniądzach nie

było potrzebne. Ono zaraz po osiągnięciu sławy i pieniędzy umarłoby naturalną śmiercią. Można więc powiedzieć, że sława i pieniądze zabiłyby moje pisanie. Ktoś powie: szkoda, że tego nie uczyniły. Zgodzę się z tym, też bym wołał, żeby moje pisanie zabiły sława i pieniądze”.

Przy całej sprawności stylistycznej Olgerda Dziechciarza, wypada jednak zauważyć, że jego powieść bywa nierówna, że od czasu do czasu autor wpada w narracyjne koleiny, z których trudno mu się wydobyć, i błądzi po manowcach opowiadanej historii, tak jak jego bohater błądzi po widmowym mieście Łodzi. Innymi słowy, przemyślana ingerencja redaktora zapewne wyszłaby tej książce na dobre, zintensyfikowałaby i zagęściła narrację, a także osuszyła fabularne mielizny. Ale warto się przez nie przedzierać, choćby po to, by natrafić na takie oto zdanie: „Gdyby wydawcy współczesnej literatury czytali klasykę, nie wydawaliby współczesnej literatury”. Zapewne nie tylko bohaterowi *Wielkopolskiego* taka myśl pojawia się niekiedy gdzieś z tyłu głowy.

Grzegorz Krzymianowski
– pisarz, publicysta

Olgerd Dziechciarz, *Wielkopolski*, Wydawnictwo Mamiko, Nowa Ruda 2012.

Książki o sportowej Łodzi

Wspomnienia lepszych czasów

W pierwszej połowie 2013 roku ukazały się dwie ciekawe książki na temat historii łódzkiego sportu. Pierwsza to *Wielki Widzew. Historia polskiej drużyny wszech czasów*, pozycja przez wielu wyczekiwana, którą po trzech latach zbierania materiałów opublikował Marek Wawrzynowski, warszawski dziennikarz „Przeglądu Sportowego”. Wydawnictwo to trafiło do księgarni w całym kraju. Stanowi świetną promocję Łodzi, nie tylko w Polsce, ale i na świecie. Książkę zamówiła ostatnio nawet Biblioteka Kongresu Stanów Zjednoczonych. Natomiast druga ze wspomnianych nowości, autorstwa Sebastiana Glicy, nosi tytuł *Od 1824 roku. Opowieść o łódzkim sporcie*. Wydało ją Muzeum Miasta Łodzi. O charakterze tej pracy dużo powie nam fakt, że całą historię łódzkiego sportu zmieszczono na nieco ponad 100 stronach, dodatkowo opatrzonych licznymi fotografiami.

Właśnie z tego względu książka Glicy jest jedynie przeglądem najważniejszych wydarzeń sportowych w mieście oraz sukcesów łódzkich sportowców w kraju i na świecie. Pomimo swego ogólnego charakteru i niewielkiej objętości jest to pozycja, z którą na pewno warto się zapoznać. Przede wszystkim ze względu na zawarte w niej ciekawostki, o których zapewne nie wszyscy łódzcy kibice sportu wiedzą – choćby o tym, kto i kiedy jako pierwszy zaczął w ogóle uprawiać w Łodzi sport. Okazuje się, że wszystko zaczęło się od strzelectwa. Można nawet podać dokładną datę tych „zaślubin Łodzi ze sportem”. Miało to miejsce 7 czerwca 1824 roku. Wtedy właśnie powstała pierwsza organizacja sportowa w mieście: Łódzkie Towarzystwo Strzeleckie. Założyli je niemieccy majstrzy sukienniczy. Drugim łódzkim sportem była gimnastyka, również uprawiana przez ludność pochodzenia niemieckiego (lata 60. XIX wieku). Trzecie w kolejności było kolarstwo – Towarzystwo Łódzkich Cyklistów powstało w 1886 roku. Co ciekawe, także ta organizacja została założona przez przybyszy niemieckich. A zatem przez kilkadziesiąt pierwszych lat łódzki sport to był sport niemiecki – jest to fakt historyczny, o którym na pewno warto pamiętać. Pierwsze polskie (również cyklistyczne) stowarzyszenie sportowe powstało zaś w 1889 roku.

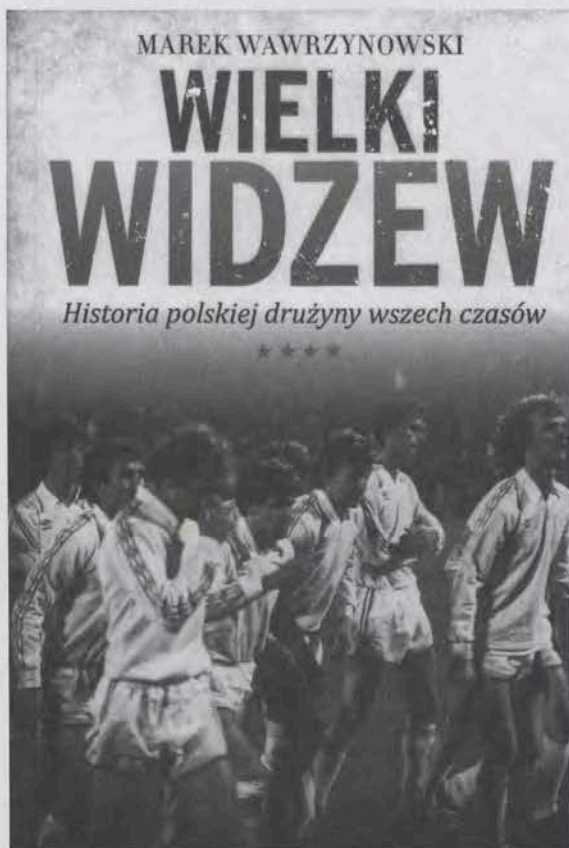
Książka przypomni nam również o tym, że w międzywojniu Łódź była potęgą w... kolarstwie. Mieliśmy swoich olimpijczyków (w tym najsłynniejszego Stanisława Kłosowicza) i gościliśmy pierwszą edycję dzisiejszego Tour de Pologne (1928 rok). Kolejną zapomnianą obecnie postacią, o której tu przeczytamy, jest Akiba Rubinstein, łódzki szachista, w latach 1907-1914 mistrz Wszechrosji, w 1913 roku

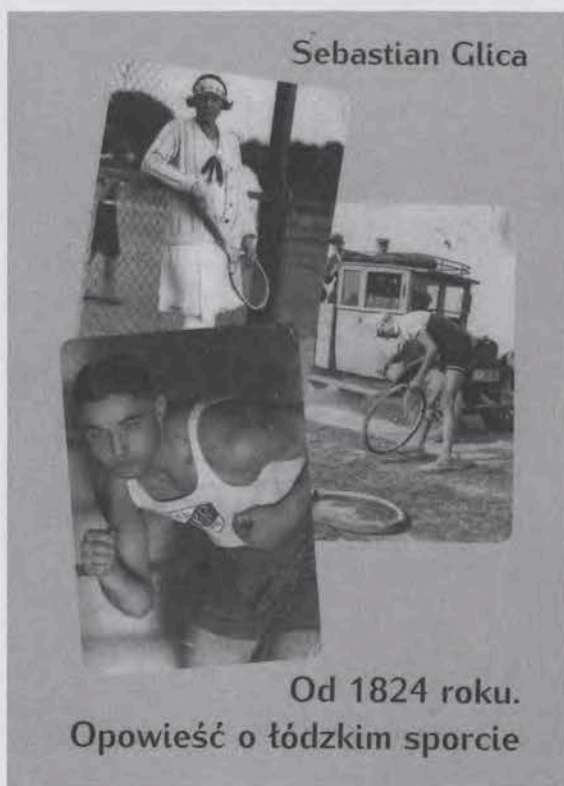
uznany za najlepszego szachistę na świecie. Z kolei kibicom ŁKS-u publikacja ta naświetli raz jeszcze niezwykłą historię Władysława Króla, zdobywcy 96 bramek w piłkarskiej I lidze, a jednocześnie hokeisty i jedynego łódzkiego olimpijczyka zimowego w okresie międzywojennym. Był to zawodnik grający zarówno w piłkarskiej, jak i hokejowej reprezentacji Polski, co w dzisiejszych czasach jest właściwie nie do pomyślenia. Właśnie dla tych i wielu innych ciekawostek z historii łódzkiego sportu pozycję tę warto mieć na swojej półce.

Poza tym uświadomi nam ona, jak różnorodne było niegdyś życie sportowe Łodzi. Jak wiele było tu klubów, o których już mało kto pamięta – klubów niemieckich, żydowskich i polskich. Do dzisiaj przetrwały tylko te ostatnie.

Jednym z nich jest założony w 1910 roku Widzew Łódź, o którego największych sukcesach – w drugiej z wymienionych książek – pisze Marek Wawrzynowski. W trakcie ośmiu wspaniałych lat, od 1977 do 1985 roku, nieżyjący już prezes Ludwik Sobolewski zbudował w Łodzi najlepszą drużynę w historii klubowej piłki nożnej w Polsce. Ani Legia Warszawa, ani Górnik Zabrze, ani Ruch Chorzów nigdy nie

recenzje





pokonały tak wielu silnych przeciwników, z jakimi uporał się w tym czasie Widzew. W pobitym polu pozostały takie tuzy piłki jak: Juventus Turyn, Liverpool, Manchester United, czy Manchester City. Zaskakiwać może więc fakt, że książka Wawrzynowskiego jest dopiero pierwszą monografią poświęconą drużynie, która w czasach stanu wojennego sprawiała tyle radości ludziom w całej Polsce.

Autor urodził się w 1978 roku, czasów, o których pisze, nie może zatem pamiętać zbyt dobrze. Dlatego też w poszukiwaniu informacji przemierzył pół Europy, po której rozsiani są teraz bohaterowie z tamtych lat. Odwiedził nie tylko Polaków, ale również ich ówczesnych słynnych przeciwników, m.in. Jana van Beverena, Liama Brady'ego, Marka Lawrensona, Iana Rusha czy Marco Tardelliego. Należy oczywiście docenić zarówno wysiłek Wawrzynowskiego, jak i efekt końcowy. Można jednak przy tym nadmienić, że wciąż czekamy na to, aby czasy Wielkiego Widzewa opisał któryś z naocznych świadków. Na przykład ktoś, kto widział najwięcej meczów Widzewa i towarzyszył drużynie podczas jej 66 pucharowych potyczek w całej Europie, począwszy od meczu w Manchesterze w 1977 roku. Relacja wieloletniego obserwatora kulisów tych wszystkich wydarzeń byłaby dla wszystkich kibiców łódzkiego sportu niezwykle gratką. Jest to więc pozycja, na którą wciąż czekamy.

Póki co mamy książkę Wawrzynowskiego. Jej niewątpliwą zaletą jest to, że nie została napisana na podstawie archiwum czasopism. Autor oparł ją na rozmowach z wieloma uczestnikami tamtych wydarzeń. Dzięki temu jest to publikacja pełna anegdot i zawierająca kilka nieznanych dotąd faktów. Co ciekawe, bohaterem niektórych z nich jest łódzki dziennikarz Bogusław Kukuć, który był jedną z głównych postaci łódzko-warszawskiej wojny medialnej po tzw. „aferze na Okęciu”.

Sportowi bohaterowie tej opowieści to zawodnicy, których nie chciało w innych klubach i którzy dopiero w Widzewie stworzyli tak dobrze zgrany kolektyw. Paradoksem jest, że potęgę RTS-u stworzyli głównie piłkarze i trenerzy, których uznano za zbyt słabych na grę w drużynie lokalnego rywala, czyli Łódzkim Klubie Sportowym. Wymieńmy tu tylko takie nazwiska jak: Kostrzewiński, Surlitowie, Pyrdół, Kowenicki, Grębosz, Możejko, Chodakowski, Gapiński, Haren czy wreszcie trener Jezierski. Być może nie ma zatem nic dziwnego w fakcie, że swoje największe sukcesy Widzew odnosił na obiekcie ŁKS-u, który większość graczy czerwono-biało-czerwonych znała bardzo dobrze.

Wbrew temu, co mógłby sugerować tytuł, autor nie wybiela historii klubu. W książce przeczytamy o handlowaniu meczami (w tym posądzeniu rzuconym na legendę polskiej piłki Zbigniewa Bońka), bójkach, przechodzącym w alkoholizm pijaństwie, wypadkach samochodowych i próbach ich tuszowania, konfliktach drużyny z trenerami, wreszcie o samobójstwie. Jak to powiedział Mirosław Tłokiński: „siłę Widzewa tworzyli ludzie o trudnych charakterach”. Siebie i kolegów porównał zaś do bohaterów filmu *Parszywa dwunastka*. Ale to właśnie ci źli chłopcy wykuli znaczenie pojęcia „widzewski charakter”, które weszło już na stałe do historii polskiej piłki nożnej.

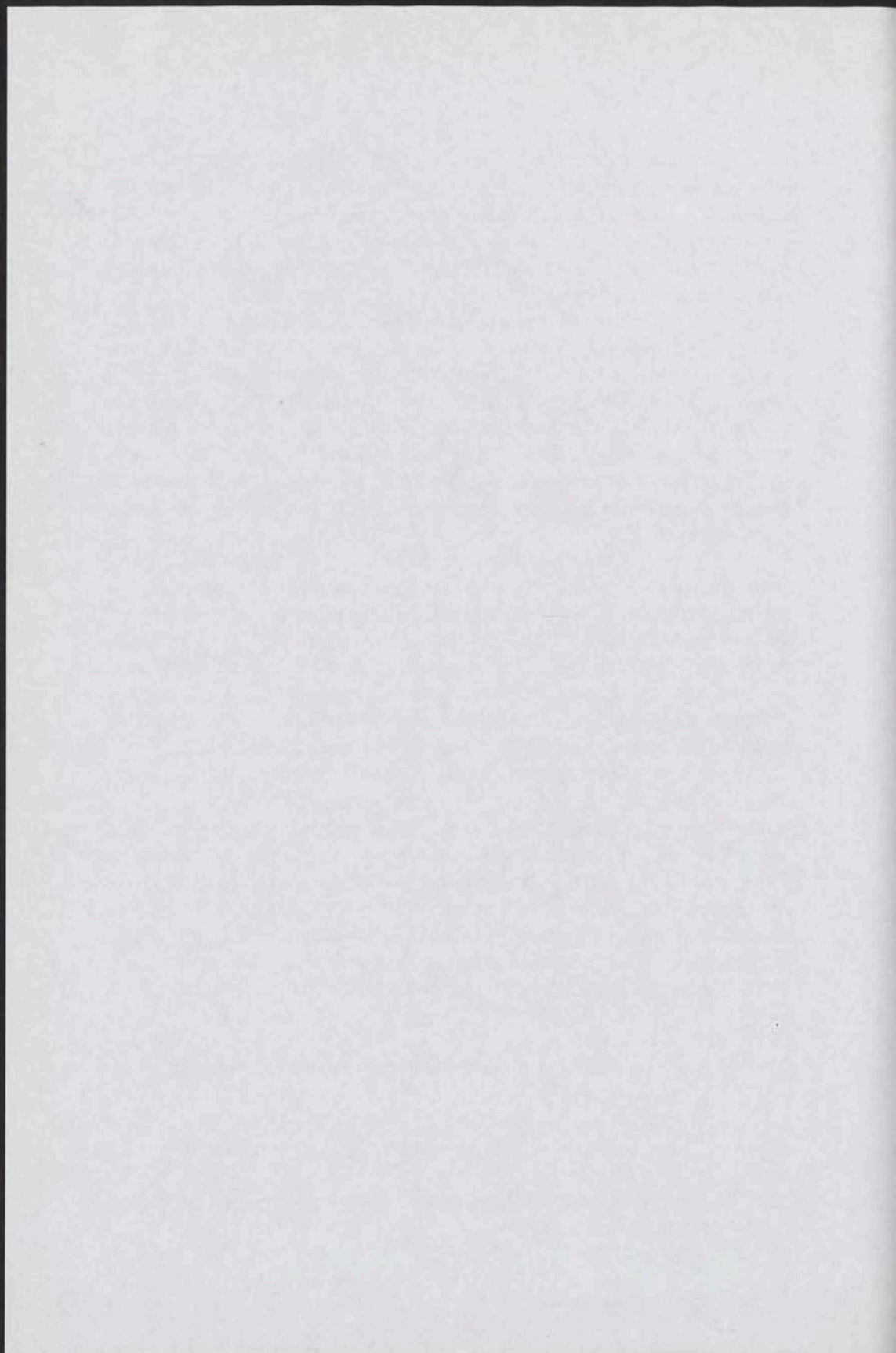
Piszę te słowa w czasie, w którym niegdyś największy klub miasta, wielosekcyjny Łódzki Klub Sportowy, nie posiada już żadnej drużyny w najwyższych klasach rozgrywkowych. Wspomnienia o sukcesach w koszykówce, siatkówce czy hokeju to już odległa przeszłość. Drużyna piłkarska ŁKS spadła zaś do ligi okręgowej. Z kolei piłkarze Widzewa z trudem utrzymują się w ekstraklasie, grając na jednym z najgorszych stadionów w lidze. Inne kluby w mieście również nie odnoszą jakichś spektakularnych sukcesów, może poza rugbistami i siatkarkami Budowlanych. Czekając na lepsze czasy łódzkiego sportu, warto zapoznać się zatem z historią, w której takich momentów nie brakowało. Przypomną nam ją książki Glicy i Wawrzynowskiego.

Adam Jurek

— dr filozofii, publicysta, redaktor portalu internetowego zglowki.com

Sebastian Glica, *Od 1824 roku. Opowieść o łódzkim sporcie*, Wydawnictwo Muzeum Miasta Łodzi, Łódź 2013.

Marek Wawrzynowski, *Wielki Widzew. Historia polskiej drużyny wszech czasów*, Wydawnictwo QSB, Warszawa 2013.



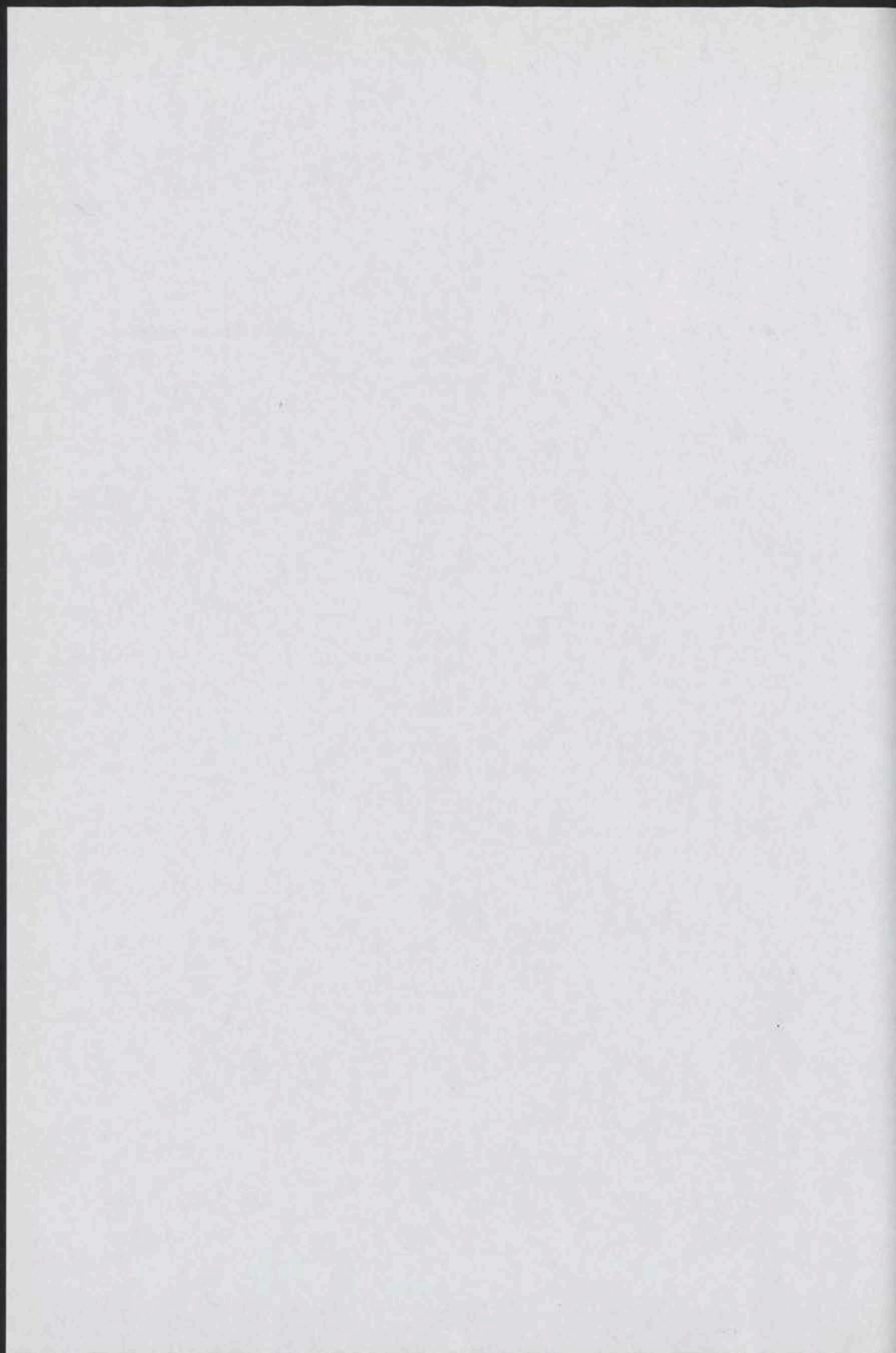
osiedla, domy, ulice...

Pasaż Ludwika Meyera

Moniuszki

Dariusz Kędzierski

str. 277



Pasaż Ludwika Meyera

Moniuszki

Ulica Moniuszki została stworzona pod koniec XIX wieku przez jednego człowieka – Ludwika Meyera. Ludwik Meyer swoją karierę w Łodzi rozpoczął od pracy w przedsiębiorstwie wyrobów wełnianych Edwarda Hentschela. To było na rogu Piotrkowskiej i Krótkiej (Traugutta). Znajdowały się tam: tkalnia, farbiarnia, apretura i składy towarów. Do fabryki przylegał dwumorgowy ogród ciągnący się wzdłuż ulicy Krótkiej (Traugutta). Z czasem Meyer objął w zakładach stanowisko kierownicze, ożenił się także z córką właściciela. W 1874 roku do spółki z innym znanym przemysłowcem, Juliuszem Kunitzerem, odkupił od teścia przedsiębiorstwo, a po spłaceniu wspólnika stał się jedynym właścicielem zakładu.

Walka z przemysłowcami rosyjskimi o rynki zbytu zmuszała łódzkich fabrykantów do lojalności wobec zaborcy. Przejawiało się to w finansowaniu ro-

osiedla, domy, ulice





syjskich towarzystw kulturalnych i filantropijnych, a także w udzielaniu poważnej finansowej pomocy przy budowie cerkwi prawosławnych. Za taką postawę rząd carski uhonorował wielu przemysłowców rosyjskimi orderami i tytułami radców. Niektórzy, z nominacji, zasiadali jako radni w magistracie łódzkim. Należeli do nich: J. Kunitzer, E. Herbst, I. K. Poznański, a także L. Meyer, który poza tym był również członkiem gubernialnego urzędu do spraw fabrycznych.

W tamtym okresie ceny gruntów w okolicach Piotrkowskiej coraz bardziej rosły. Przemysłowcy mający w centrum miasta duże place, przestarzałe urządzenia fabryczne i ciasne domy sprzedawali swoje nieruchomości np. po 25 rubli za łokieć i kupowali grunty na rogatkach miasta, po 1 rubel za łokieć, i tam wystawiali nowe budynki fabryczne. Tak też postąpił Ludwik Meyer, który z Piotrkowskiej 72 przeniósł się do osady leśnej zwanej „Mania”. W 1888 roku jego nieruchomość przy Piotrkowskiej 72 została gruntownie przebudowana i zaadaptowana na dom gościnny o nazwie Grand Hotel. Budynek, w którym było 45 pokoiów, Meyer wydzierżawił. Grand Hotel stał się wkrótce najbardziej reprezentacyjnym hotelem w mieście. Zatrzymywali się tu bogaci goście, przeważnie zagraniczni kupcy. W 1904 roku Ludwik Meyer zdecydował się sprzedać hotel Towarzystwu Akcyjnemu – Grand Hotel. Budynek został zmodernizowany i rozbudowany. W nowym, eleganckim gma-

chu znajdowały się: wytworna restauracja, kawiarnia wiedeńska oraz ogród koncertowy z kolumnami.

Kolejnym posunięciem Meyera było dokupienie działek między Piotrkowską a Dziką (Sienkiewicza). Zakup działek był początkiem większego projektu. Meyer postanowił zabudować cały ten odcinek reprezentacyjnymi budynkami mieszkalnymi. Wyszedł z założenia, że wobec centralnego położenia i bliskości dworca kolejowego obszar ten zyska na wartości. Zakładał ponadto, że rosnące znaczenie Łodzi doprowadzi do przeniesienia stolicy guberni z Piotrkowa Trybunalskiego do naszego miasta, a tym samym wzrośnie popyt na eleganckie lokale mieszkalne i biurowe. Wprawdzie stolicy guberni do Łodzi nie przeniesiono, ale w budynkach Meyera mieszkali wielu znanych Łódzian, w tym m.in.: prezydent Władysław Pierkowski, adwokat Henryk Elzenberg czy fabrykant Zygmunt Jarociński.

Zabudowę ulicy Meyer rozpoczął od strony zachodniej, gdzie w 1884 roku jako pierwszy element zespołu Pasażu stanęła willa właściciela. Budynek powstał na planie litery „L”. Fasada zwrócona w kierunku wschodnim wychodziła na rozległy ogród. Elewacje ozdobione zostały dekoracyjnymi formami neorenesansowymi. Wejście główne poprzedzały szerokie wachlarzowe schody. Wnętrza, pierwotnie o bogatym wystroju, uległy zniszczeniu na skutek licznych przebudów. W 1903 roku, po osiedleniu się Meyera w swoim majątku Brus, willa została zakupiona przez łódzki oddział rosyjskiego Banku Wołżsko-Kamskiego. W latach 90. XX wieku została zaadaptowana na potrzeby urzędu pocztowego i Banku Pocztowego.

Głównym elementem architektonicznym Pasażu Meyera były trzy wille powstałe z myślą o wynajmowaniu znajdujących się tam luksusowych mieszkań. Były to duże bliźniacze obiekty o niemal identycznym układzie, każdy na planie prostokąta z ryzalitami i wąskimi podwórkami wewnątrz.

Łącznie w Pasażu wzniesiono sześć poprzedzielanych ogrodami domów o charakterze willowym. Meyer jako pierwszy zainstalował oświetlenie elektryczne na ulicy, wprowadził również elektryczność do swoich luksusowych domów. W 1887 roku przy Pasażu Meyera 3 znajdowała się dynamo-elektrownia, maszyna z motorem gazowym, którą zainstalowano w suterenie budynku.

Pasaż tworzył oddzielną, kameralną enklawę, odseparowaną od śródmiejskiego zgiełku. Była to ulica prywatna, z uniemożliwiającymi przejazd osobom postronnym szlabanami na jej końcach. Takie „przywłaszczenie” ulicy budziło szereg sprzeciwów. Oprócz tego, jak ujawniła łódzka prasa, Meyer nie miał prawa blokować przejazdu przez swój pasaż, gdyż gdy zaciągał pożyczkę hipoteczną pod jego zabudowę, to zobowiązał się uczynić ulicę ogólnodostępną. Ostatecznie ulica stała się własnością miasta w 1905 roku – po osiedleniu się Meyera w majątku Brus.

Od momentu, gdy Karol Scheibler zbudował kamienicę przy Piotrkowskiej 11, również inni znani przemysłowcy wznosili w centrum miasta reprezenta-

cyjne budynki mieszczące składy i biura swoich firm. Podobnie postąpiła firma Ludwika Geyera. W 1886 roku na rogu Pasażu Meyera i Piotrkowskiej stanął jednopiętrowy murowany dom Towarzystwa Akcyjnego Ludwika Geyera. Narożny obiekt zaprojektowany został przez Hilarego Majewskiego na planie litery „L” i otrzymał bogaty wystrój architektoniczny utrzymany w klimacie włoskiego renesansu. Na parterze zaprojektowano półkoliste okna z ozdobami w kształcie lwich głów. Na piętrze znajdowały się dwa balkony wsparte na czterech konsolach, dach zakończono attyką w formie tralkowej balustrady. Charakterystycznym elementem budynku, z daleka rzucającym się w oczy, jest narożna, nakryta kopułą wieżyczka z postaciami kariatyd.

W budynku mieściły się biura firmy, a także różnego rodzaju kantory i składy, w tym także lokal gastronomiczny znanego restauratora Antoniego Sępowskiego, który ogłosił w prasie, że 1 września 1897 roku zaangażował znakomitego kucharza, Pana Maitlera, który potrafi zadowolić najwybredniejsze gusta kulinarne. Pod koniec XIX wieku w budynku ulokował swoją filię Warszawski Bank Handlowy, który z czasem stał się właścicielem obiektu.

W połowie lat 80. XIX wieku Ludwik Meyer zlecił Hilaremu Majewskiemu wykonanie projektu budynku, który miał stać na rogu ulicy Dzikiej (Sienkiewicza) i Pasażu Meyera. Meyer zaplanował postawienie domu z myślą o umieszczeniu



w nim urzędu pocztowego – i tak się faktycznie stało. Na podstawie zawartej w 1886 roku umowy budynek został przekazany poczcie na okres dwunastu lat. Powstała w tym miejscu stacja pocztowa zatrudniała 6 pracowników, utrzymywała także 22 konie. Parter zajmowało biuro Pocht i Telegrafów, pierwsze i drugie piętro przeznaczono natomiast na mieszkania dla urzędników. Ale łodzianie skarżyli się, że poczta nie działa sprawnie. Wytykano, że w nowych pomieszczeniach jest ciasno i tłoczno, że nie ma gdzie usiąść i czym pisać. Na te utyskiwania odpowiedział naczelnik, który stwierdził, że dał do dyspozycji klientów 6 kałamarzy i tyleż piór do pisania, a także odpowiednią ilość blankietów, lecz wszystko to zostało rozkradzione w zaledwie dwa dni. Dopiero po jakimś czasie wymyślono sposób, aby niezbędne do pisania przybory przytwierdzać odpowiednio do stołu. Wynajmowana od Meyera kamienica nie rozwiązała jednak problemów Poczty, w efekcie urząd został przeniesiony do nowego budynku, który w latach 1903-1904 wzniesiono na rogu ulicy Widzewskiej (Kilińskiego) i Przejazd (Tuwima).

Na drugim końcu Pasażu, na rogu Piotrkowskiej i Pasażu Meyera, w dwupiętrowej kamienicy zakupionej przez Meyera od M. Działdowskiego w 1888 roku, znajdowała się chyba najbardziej reprezentacyjna łódzka cukiernia. Należała do Aleksandra Roszkowskiego potocznie zwanego „Roszkiem”. Roszkowski pochodził z ziemiańskiej rodziny, ale sam był znakomitym cukiernikiem. Zawodu uczył się u takich warszawskich mistrzów jak Blikle i Semadeni. Cukiernię przy Piotrkowskiej i Pasażu Meyera Roszkowski nabył od G. F. Reymonta w 1889 roku. Miała ona doskonałe położenie przy głównej ulicy Łodzi, w pobliżu dwóch hoteli i teatru. W 1909 roku Roszkowski swoją cukiernię znacznie unowocześnił. Obszerne pokoje wyposażone zostały w zwierciadła, marmurowe stoliki, fotele i pluszowe kanapy. Łódzcy malarze przyozdobili pomieszczenia zakładu zabawnymi karykaturami znanych łódzkich osobistości. Wewnątrz były pomieszczenia dla pań, dla pałaczy oraz osobne, w którym mieścił się sklep ze słodyczami. Na piętrze znajdowały się bilardy oraz wydzielony pokój dla szachistów. Była też osobna czytelnia, bogato zaopatrzona w pisma krajowe i zagraniczne. Cukiernia była miejscem licznych spotkań, zbierała się tu śmietanka towarzyska miasta: literaci, aktorzy, kupcy, przemysłowcy. Stałymi bywalcami byli dziennikarze, którzy szukali tu tematów do swoich artykułów. Częstym gościem u „Roszka” był Władysław Reymont – w czasie, gdy zbierał materiały do *Ziemi obiecanej*. Roszkowski bardzo dbał o to, aby to miejsce miało opinię „cukierni-salonu”. Nic dziwnego, że wytworne łódzianki właśnie tu chętnie prezentowały swoje nowe kreacje, a mężczyźni byli zobowiązani – w odróżnieniu od innych lokali – przebywać w tym miejscu z odsłoniętą głową.

Latem, w upalne dni, od strony Pasażu Meyera Roszkowski urządził werandę pod samą ścianą kawiarni. Kilka ustawionych obok werandy drzewek pomarańczowych w drewnianych kubłach imitowało ogródek, w którym chętnie przesiadywali goście cukierni.



Pasaż Meyera kojarzy się także z historią łódzkiej fotografii, która sięga początków lat 60. XIX wieku, kiedy to na Rynku Nowego Miasta swój pierwszy zakład fotograficzny otworzył Józef Zajączkowski. Kilka miesięcy później na Konstantynowskiej kolejną pracownię otworzył przybyły z Austrii Dominik Zoner.

Ale chyba najbardziej znanym fotografikiem łódzkim tamtego okresu był przybyły z Wilkoszewic pod Piotrkowem Bronisław Wilkoszewski. W 1888 roku otworzył on pracownię fotograficzną w znajdującej się przy Pasażu Mayera 5 willi Trianon. A tak zachwalał swój zakład w miejscowej prasie: „Urządzony elegancko i według najnowszych wymagań sztuki fotograficznej. Zdjęcia wykonywa sposobem momentalnym. Przyjmując zamówienia na portrety olejne podług fotografii, gwarantując dobre wykończenie i podobieństwo”.

Ale dla poznania historii naszego miasta najważniejszy jest wydany w 1896 roku album *Widoki miasta Łodzi*. Wydrukowany w nakładzie 2,5 tys. egzemplarzy zawierał 39 artystycznych fotogramów wykonanych przez Wilkoszewskiego i dokumentujących Łódź końca XIX wieku. Album był dostępny we wszystkich łódzkich księgarniach. Na jednym ze zdjęć jest widoczny podest przed kawiarnią Roszkowskiego; dzięki tej fotografii został on zrekonstruowany przez scenografa na potrzeby filmu *Ziemia Obiecana*.

Ale Wilkoszewski nie zajmował się tylko fotografią. Stał się również animatorem życia kulturalnego w naszym mieście. Był jednym z założycieli wielce zasłużonego dla rozwoju kultury polskiej w Łodzi towarzystwa śpiewaczego „Lutnia”.

Również chętnie udostępniał swój lokal w willi Trianon na potrzeby różnych imprez artystycznych. Tak było np. w 1892 roku, kiedy to „Dziennik Łódzki” podjął temat zorganizowania wystawy czasowej artystów warszawskich. Pomysłu nie poparła Zachęta, postanowiono więc urządzić wystawę w foyer teatru Victoria. Okazało się, że i ta lokalizacja jest niemożliwa. W efekcie w ostatniej chwili zmieniono miejsce wystawy, przenosząc ją do zakładu fotograficznego Wilkoszewskiego przy Pasażu Meyera 5. Prezentowane były m.in. obrazy: Stanisława Wolskiego, Władysława Podkowińskiego, Józefa Rapackiego, Karola Szpondrowskiego i innych, w sumie około 20 prac. W niedługim czasie wystawę tę podniesiono do rangi „salonu artystycznego”. Wilkoszewski postanowił założyć coś na kształt własnej galerii. Brał obrazy w komis, a niektóre sam kupował, na własne ryzyko. Przedsięwzięcie to okazało się jednak mało opłacalne, gdyż w przeciągu kilku miesięcy udało mu się sprzedać zaledwie kilka obrazów. W 1903 roku Wilkoszewski przeniósł swoją pracownię na ulicę Dzielną 13 (obecnie Narutowicza).

W Pasażu Meyera swoją siedzibę miała również pierwsza w Łodzi samodzielna polska gazeta – „Dziennik Łódzki”. Wcześniej w Łodzi ukazywała się niemieckojęzyczna gazeta „Lodzer Zeitung”, której wydawcą był znany łódzki drukarz, Jan

osiedla, domy, ulice





Petersilge. Petersilge, chcąc pozyskać polskojęzycznych czytelników, zaczął wprowadzać do swojej gazety coraz więcej artykułów w języku polskim. Nie spodobało się to czytelnikom niemieckojęzycznym i Petersilge w obawie, żeby ich nie stracić, polskie rubryki w *Lodzer Zeitung* zlikwidował.

Fakt ten przyspieszył powstanie pierwszej polskiej gazety, polski zespół redagujący „*Lodzer Zeitung*” postanowił bowiem niemal natychmiast podjąć starania o uzyskanie zgody na wydawanie polskojęzycznej gazety. Podania do władz rosyjskich z prośbą o zgodę były wielokrotnie odrzucane. Wreszcie odwołanie do Urzędu do Spraw Prasy w Petersburgu odniosło pozytywny skutek. W 1884 roku zgoda na wydawanie polskiej gazety została wydana. Siedziba redakcji i administracji gazety mieściła się przy Pasażu Meyera 1.

„*Dziennik Łódzki*” redagowany był przez Henryka Elzenberga, który był doradcą prawnym w zakładach Scheiblera. Tam zaprzyjaźnił się ze Stanisławem Kossuthem, dyrektorem technicznym zakładów. Obaj przekonali zięcia Karola Scheiblera, Edwarda Herbsta, do wsparcia finansowego nowo zakładanej gazety. Kluczowym argumentem, który przekonał Herbsta, była możliwość wykorzystania łamów prasy do obrony przemysłu łódzkiego, atakowanego przez prasę rosyjską z inspiracji konkurencyjnego przemysłu moskiewskiego.

Gazeta ukazywała się przez 8 lat, do 1892 roku, kiedy to na wyraźne żądanie piotrkowskiego gubernatora została zamknięta. Bezpośrednim powodem

było podawanie przez „Dziennik Łódzki” zbyt dokładnych wiadomości o wystąpieniach robotniczych w czasie „buntu łódzkiego” w 1892 roku.

Już nie w Pasażu Meyera, lecz na ulicy Moniuszki – nazwę zmieniono w 1920 roku – swoją siedzibę miała łódzka YMCA – *Young Men's Christian Association* (Chrześcijańskie Stowarzyszenie Młodzieży Męskiej). Organizacja powstała w 1844 roku w Londynie, za cel stawiała sobie pracę kulturalno-oświatową wśród młodzieży pracującej. Wszechstronny rozwój ciała, rozumu i ducha przyświecał działaniom tej organizacji.

YMCA rozwinęła swoją działalność głównie w krajach anglosaskich. W Polsce pojawiła się pod koniec pierwszej wojny światowej – formalnie pierwszy oddział utworzono w 1923 roku. W Łodzi organizacja początkowo ulokowała się przy ulicy Piotrkowskiej 243. Pod koniec lat 20. narodził się pomysł budowy nowej siedziby. Początkowo brano pod uwagę lokalizację przy ulicy Kolejowej, w miejscu gdzie obecnie znajduje się Łódzki Dom Kultury. Ostatecznie w 1931 roku zakupiono bardzo atrakcyjny teren pomiędzy ulicami Stanisława Moniuszki i Romualda Traugutta. Był to teren ogrodów należących częściowo do Grand Hotelu oraz dawnej willi Ludwika Meyera. Wykonanie projektu powierzono architektowi Wiesławowi Lisowskiemu. Stworzył on urozmaiconą, pełną dynamiki bryłę, budynek zaliczany jest do najciekawszych dzieł architektury modernistycznej lat międzywojennych. Niestety ciasna śródmiejska zabudowa nie pozwala na pełne wyeksponowanie walorów architektonicznych obiektu. Budynek realizowany był w kilku etapach. Pierwszy zakończono w 1935 roku, drugi w 1939, a trzeci, w tym budowę basenu, już po drugiej wojnie światowej, w 1949 roku. Oprócz basenu w budynku znajdują się liczne pracownie, sale do ćwiczeń, sala teatralna.

W 1949 roku zakazano działalności YMCA i gmach został przejęty przez władze miasta, które przeznaczyły go na Młodzieżowy Dom Kultury zwany również Pałacem Młodzieży. YMCA częściowo wznowiła działalność w 1995 roku, a całkowicie dwa lata później, po odzyskaniu budynku. W grudniu 1961 roku przed Młodzieżowym Domem Kultury, przy ulicy Moniuszki 4a, odsłonięto popiersie wielkiego łódzkiego poety Juliana Tuwima z napisem: „Julianowi Tuwimowi łodzianie”. Autorami popiersia byli Elwira i Jerzy Mazurcykowie, wcześniej autorzy popiersia Juliana Marchlewskiego na Starym Mieście. Niedługo potem Pałac Młodzieży przyjął poetę za swego patrona.

Los pomnika, który figuruje w ewidencji zabytków, został już przesądzony. Miasto postanowiło bowiem sprzedać nieruchomość obok pomnika i w związku z tym zapytano łódzian o dalsze jego losy. Łódzianie wypowiedzieli się pozytywnie o przeniesieniu pomnika na Retkinię, gdzie przy al. ks. kard. Stefana Wyszyńskiego 86 już od 1998 roku swoją nową siedzibę ma Pałac Młodzieży.

Dariusz Kędzierski
– publicysta, pisarz, filmowiec

osiedla, domy, ulice

Bibliografia:

1. Stefański K., *Atlas architektury dawnej Łodzi do 1939 roku*, Archidiecezjalne Wydawnictwo Łódzkie, Łódź 2003.
2. Stefański K., *Gmachy użyteczności publicznej dawnej Łodzi*, Towarzystwo Opieki nad Zabytkami w Łodzi ZORA, Łódź 2000.
3. Stefański K., *Jak zbudowano przemysłową Łódź*, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Łodzi, Łódź 2001.
4. Rynkowska A., *Ulica Piotrkowska*, Wydawnictwo Łódzkie 1970.
5. Baranowski B. i Fijałek J. – red., *Łódź, dzieje miasta*, t. 1, PWN 1980.
6. Wojalski M. Z., *Działo się w Łodzi*, Widzewska Oficyna Wydawnicza ZORA, Łódź 1996.
7. Pawlak W., *Patrząc na starą fotografię*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź 1981.
8. Pawlak W., *Na łódzkim bruku*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź 1986.
9. Jarzyński E. A., *Tajemnice starych kamienic*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź 1972.
10. Konicki Z., *Ulice Łodzi. Ulice w szachownicę*, Wyd. Wojciech Grochowalski, Łódź 1995.

Fot. Marcin Kieruzel

Ulica Moniuszki



Grand Hotel



ul. Piotrkowska 74



ul. Moniuszki 2



Popiersie Juliana Tuwima



Tablica pamiątkowa przy dawnej kawiarni „Honoratka”



Polska „Imka”, ul. Moniuszki 4a



ul. Moniuszki 4



ul. Moniuszki 3



ul. Moniuszki 6/8



Willa Trianon, ul. Moniuszki 5



Podwórkó przy ul. Moniuszki 10



Dom Rzemiosła, ul. Moniuszki 6/8



Popiersie Jana Kilińskiego



Metaloplastyka na bramie Domu Rzemiosła



ul. Moniuszki 7/9



ul. Moniuszki 11



ul. Moniuszki 10



Mural reklamowy na tyłach kamienicy
przy ul. Moniuszki 10



Tablica upamiętniająca
ofiary reżimu komunistycznego

listy, polemiki, kontrowersje...

Prof. Jan Muszkowski (1882-1953)

Współtwórca Uniwersytetu Łódzkiego

Hanna Tadeusiewicz

str. 289

Jeszcze o prof. Świeżawskim

Czesław Żyliński

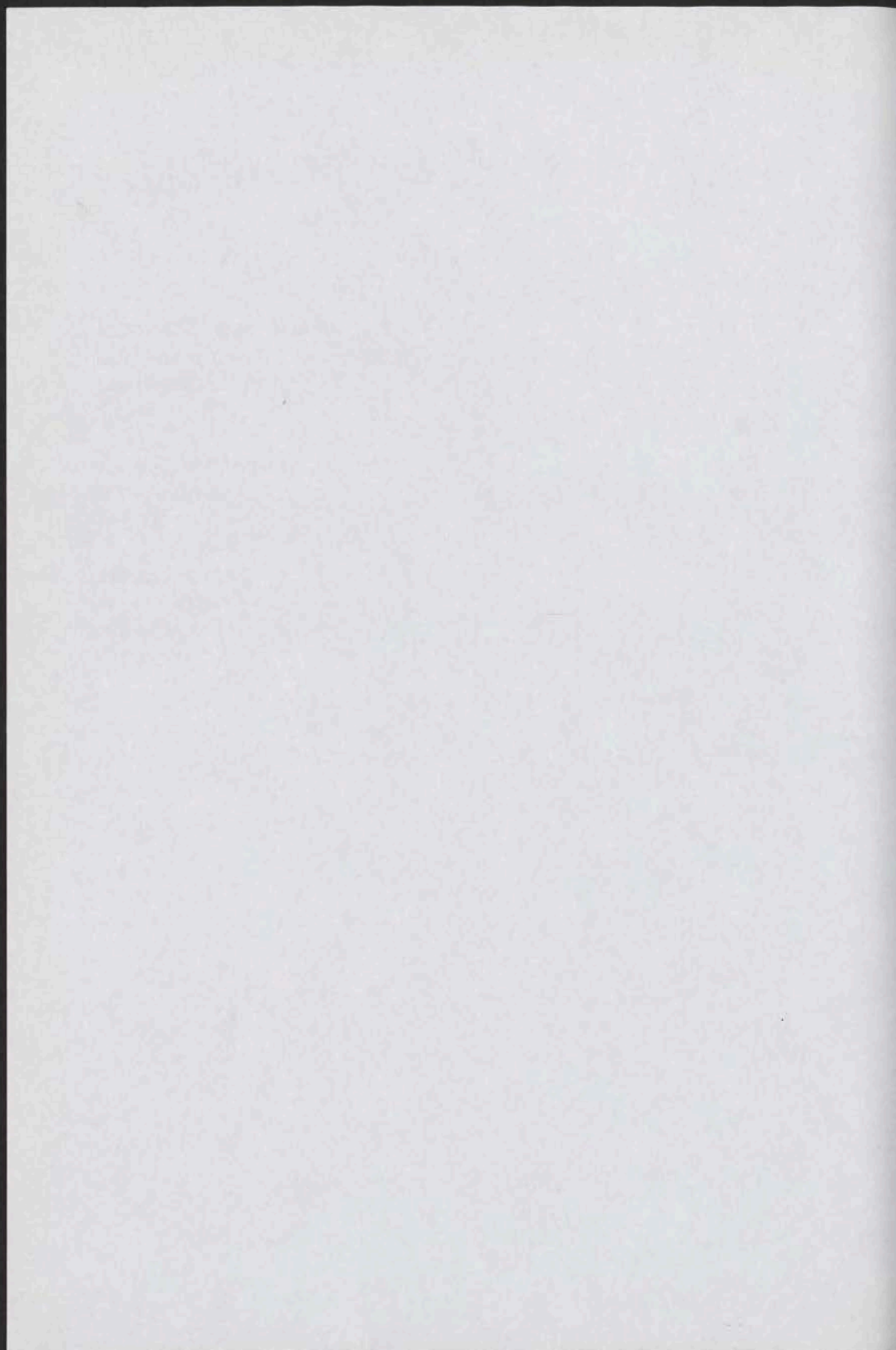
str. 290

Alicja Dorabialska

Kobieta wyjątkowa

Czesław Żyliński

str. 290



Prof. Jan Muszkowski (1882-1953)

Współtwórca Uniwersytetu Łódzkiego

„Jan Muszkowski: ludzie, epoka książki. Polska bibliologia uniwersytecka w 60 lat po śmierci Profesora” – pod takim tytułem odbyła się w dniach 13-14 maja 2013 r. w Uniwersytecie Łódzkim ogólnopolska konferencja naukowa, zorganizowana przez Katedrę Bibliotekoznawstwa i Informacji Naukowej Wydziału Filologicznego. Okazją była sześćdziesiąta rocznica śmierci prof. dr hab. Jana Muszkowskiego – współorganizatora tej uczelni. Uczony był w 1945 r. także twórcą Katedry Bibliotekoznawstwa – pierwszej w Polsce placówki akademickiej, kształcącej bibliotekarzy na poziomie wyższym.

Jan Muszkowski (1882-1953) – filolog i filozof, bibliotekarz, bibliolog i bibliograf, działacz organizacji zawodowych i społecznych oddał znaczące zasługi nauce o książce, której teorię stworzył, kładąc jednocześnie podwaliny tej nowej dyscypliny uniwersyteckiej w Polsce.

Biografię i dokonania tego uczonego odnotowały już liczne wydawnictwa słownikowe, omówili autorzy książek, artykułów, rozpraw naukowych i prac dyplomowych. Referaty wygłoszone na majowej konferencji stanowią dobre uzupełnienie istniejących już opracowań. W czterech sesjach (Bibliotekoznawstwo i nauka o książce, Interdyscyplinarność i pole badawcze bibliologii, Życie naukowe i kulturalne Łodzi w I połowie XX w., Biografistyka Księgoznawcza) autorzy reprezentujący wiele krajowych ośrodków uniwersyteckich przedstawili blisko 40 referatów. Ukażą się one w książce przygotowanej przez Zespół Redakcyjny Katedry Bibliotekoznawstwa i Informacji Naukowej UŁ. Zasługi Jana Muszkowskiego dla łódzkiego środowiska naukowego w latach 1945-1953 przedstawiła prof. dr hab. Hanna Tadeusiewicz z Katedry Bibliotekoznawstwa i Informacji Naukowej Uniwersytetu Łódzkiego

Gościem honorowym konferencji była sędziwa córka Jana Muszkowskiego. Prof. dr hab. nauk medycznych Joanna Muszkowska-Penson choć studia medyczne ukończyła w 1950 r. w Łodzi, związała się zawodowo z Akademią Medyczną w Gdańsku. To bardzo zasłużona dla polskiej niepodległości osoba. Dziś jest legendą opozycji demokratycznej na Wybrzeżu. Joanna Muszkowska-Penson odsłoniła tablicę pamiątkową i dokonała uroczystego otwarcia wystawy poświęconej ojcu. Podzieliła się też z uczestnikami konferencji wspomnieniami o Janie Muszkowskim – ojcu i prawdziwym „pracoholiku”.

*Hanna Tadeusiewicz
– prof. dr hab., pracownik naukowy UŁ*

listy, polemiki, kontrowersje...

Jeszcze o prof. Swieżawskim

W tekście wspomnieniowym M. Cetwińskiego i J. Matuszewskiego o profesorze Aleksandrze Swieżawskim („Kronika Miasta Łodzi” nr 1/61/2013) zabrakło informacji, iż w latach 60. XX wieku wykładał on przedmiot Nauka o książce w dwuletnim Państwowym Studium Kulturalno-Oświatowym i Bibliotekarskim w Łodzi. Studium to mieściło się na ostatnim piętrze Łódzkiego Domu Kultury.

Myślałem, że Uniwersytet Łódzki opublikuje w prasie choć jeden nekrolog tego wybitnego uczonego.

Czesław Żyliński

Alicja Dorabalska – kobieta wyjątkowa

Przesyłam kilka uwag do interesującego tekstu p. Małgorzaty Golickiej-Jabłońskiej („Kronika Miasta Łodzi” Nr 1/61/2013).

1. Pierwszym dziekanem Wydziału Chemicznego Politechniki Łódzkiej wybrany został w końcu czerwca 1945 roku prof. Tadeusz Jerzy Wojno z Politechniki Warszawskiej. Po paru tygodniach prof. Wojno powrócił do Warszawy (do 1949 roku miał wykłady na PŁ) i wówczas dziekanem została prof. Alicja Dorabalska. Funkcje dziekana pełniła do 1951 roku, z roczną przerwą (1947-1948), kiedy to była prodziekanem.

2. Pierwszy rok akademicki na PŁ zainaugurowano 25 października 1945 roku w Państwowej Szkole Techniczno-Przemysłowej, ul. Żeromskiego 115. Inauguracja roku akademickiego 1946/1947 odbyła się już na terenie PŁ, w Audytorium X (od 1959 roku Audytorium im. prof. A. Sołtana).

3. Prof. Mieczysław Serwiński rektorem PŁ był siedem, a nie osiem, lat (1968-1975). Pełnił stanowisko prorektora w latach 1962-1968.

4. Prof. Jerzy Kroh stał na czele Katedry, a następnie Instytutu Techniki Radiacyjnej. Później był to Międzywydziałowy Instytut Techniki Radiacyjnej.

Czesław Żyliński

Z łódzkiego raptularza

KWIECIEŃ 2013

z łódzkiego raptularza

1 kwietnia

- Wydawany w 35 krajach francuski miesięcznik „Marie Claire” i brytyjska stacja radiowa Country Radio poświęciły Łodzi artykuł i okolicznościową audycję. Autorzy przedstawili wielokulturową przeszłość miasta, pokazali odnawiane zabytki oraz kluby, pracownie artystyczne i kawiarnie na terenie OFF Piotrkowskiej.

2 kwietnia

- W Światowym Dniu Świadomości Autyzmu Manufaktura została podświetlona na niebiesko, podobnie jak inne wybrane budowle na świecie. O autyzmie, który dotyka jedno na sto dzieci, opowiadali przedstawiciele fundacji Jaś i Małgosia oraz Poradni Navicula. Wczesne zdiagnozowanie autyzmu pozwala na terapię i przystosowanie dziecka do samodzielnego życia.

3 kwietnia

- Uczniowie XI LO wystawiają na licytację fanty otrzymane od znanych osób, a za uzyskane pieniądze pomagają spełniać marzenia chorych dzieci, podopiecznych Łódzkiego Hospicjum dla Dzieci. Tegoroczna aukcja odbyła się 10 kwietnia br.

5 kwietnia

- Na ścianie kamienicy przy ulicy Kilińskiego 46, miejscu narodzenia Juliana Tuwima, odsłonięto upamiętniającą tablicę. Tablicę odsłanili Agnieszka Nowak – wiceprezydent Łodzi, prof. Włodzimierz Nykiel – rektor Uniwersytetu i Andrzej Strąg – dyrektor Domu Literatury. Zabrakło córki poety Ewy Tuwim-Woźniak. Ewa Tuwim powołała Fundację im. Juliana Tuwima i Ireny Tuwim.

6 kwietnia

- Premierą *Anny Boleny* w reżyserii Janiny Niesobskiej powitał Teatr Wielki melomanów łódzkich po 15 miesiącach remontu. Wymieniono m.in. stare mechaniczne urządzenia na zapleczu teatru, zmieniono foyer na parterze, gdzie ustawiono kameralną scenę, przeniesiono szatnie na piętro oraz wyremontowano

toalety. Teatr Wielki otwarto w 1967 roku. Był wówczas najnowocześniejszą sceną operową w kraju. Na spektakle przyjeżdżali melomani z całej Polski. Wielkim powodzeniem cieszyły się też Łódzkie Spotkania Baletowe, najstarsza impreza festiwalowa w Łodzi. Zespół i soliści przeżywali wspólnie lepsze i gorsze lata. Obecnie dyrektorem Teatru jest Wojciech Nowicki.

7 kwietnia

- Teatr Nowy wystąpił z premierą *Antygony* Sofoklesa. Reżyser Marcin Libera sięgnął po *Antygonę*, aby za jej pomocą dotknąć problemów współczesności i nawiązać do tragedii smoleńskiej. Fenomen Sofoklesa polega na tym, że jego tekst jest uniwersalny. W przedstawieniu występuje kilkunastu aktorów, w roli Antygony Agnieszka Kwietniewska.

8 kwietnia

- W Manufakturze wzdłuż ogrodu Pałacu Poznańskiego otwarto wystawę: *Jan Karcki – człowiek wolności*. Na 22 planszach ukazano życie Jana Karckiego w rodzinnej Łodzi, następnie jego czas studiów, lata wojny i działalność powojenną. Wystawa gościła już w Warszawie i we Wrocławiu, a jej anglojęzyczna wersja była pokazana w siedzibie ONZ w Nowym Jorku i na Uniwersytecie Georgetown w Waszyngtonie. Scenariusz wystawy opracowała Joanna Podolska, dyrektorka Centrum Dialogu im. Marka Edelmana.
- Śmierć brytyjskiej premier Margaret Thatcher przypomniła wizytę pani premier w październiku 1991 roku w Łodzi. Premier odwiedziła Zakłady Wólczanka i Fundację Rozwoju Przedsiębiorczości. W 2009 roku Margaret Thatcher nadano tytuł doktora honoris causa Uniwersytetu Łódzkiego. Z powodu choroby nie mogła już przyjechać do Łodzi, śledząc uroczystość na telebimie uniwersytetu londyńskiego.

9 kwietnia

- Podczas tegorocznych Akademickich Targów Pracy największym powodzeniem cieszyli się informatycy, którym oferowano pracę od ręki. W Targach wzięło udział blisko sto przedsiębiorstw. Idea targów narodziła się osiem lat temu w organizacjach studenckich. Patronat nad targami objęła Politechnika Łódzka, w tym roku dołączył do niej Uniwersytet Medyczny.
- W Poleskim Ośrodku Sztuki otwarto wystawę fotografii *Europa 2014, kiedy kryzys już za nami*. Wystawa jest częścią dwuletniego projektu partnerskiego *Mistrzowie fotografii* z udziałem fotografików z Austrii, Niemiec, Hiszpanii i Polski.

10 kwietnia

- Łodzianie uczcili ofiary katastrofy smoleńskiej marszem milczenia ulicą Piotrkowska od archikatedry do kościoła Podwyższenia św. Krzyża. Uczestnicy marszu nieśli fotografie ofiar. Dokładnie o godz. 8.46 zabił dzwon – Serce Łodzi. W godzinach popołudniowych mszę św. odprawił metropolita łódzki arcybiskup Marek Jędraszewski.
- Jerzy Stuhr był specjalnym gościem na konferencji naukowej *Polsko-włoskie kontakty filmowe* zorganizowanej przez Zakład Italianistyki Uniwersytetu Łódzkiego we współpracy z Zakładem Historii i Teorii Filmu Uniwersytetu Łódzkiego. Aktor dzielił się swymi wrażeniami ze współpracy we Włoszech z Nannim Moretim przy filmach *Kajman* i *Habemus Papam*.

11 kwietnia

- W Centrum Kliniczno-Dydaktycznym Uniwersytetu Medycznego zorganizowano I Ogólnopolską Konferencję *Zarządzanie stresem*. Program pokazał sposoby niwelowania stresu oraz związki między stresem a stylem życia.
- W kościele jezuitów przy ul. Sienkiewicza 60 w ramach VI Międzynarodowego Festiwalu Muzycznego „Słowo i Muzyka u jezuitów” z okazji 80. urodzin Krzysztofa Pendereckiego odbył się koncert utworów kompozytora. Śpiewał Polski Chór Kameralny Schola Cantorum Gedanensis, dyrygował Jan Łukaszewski. W programie znalazły się: *Veni Creator, Benedicamus Domino – Sanctus – Benedictus* i inne utwory jubilatów. Życzenia i upominki z okazji jubileuszu przekazali Krzysztofowi Pendereckiemu: Grzegorz Matuszak – wiceprzewodniczący Rady Miasta i Jolanta Chelmińska – wojewoda łódzki.

12 kwietnia

- W loftach przy ulicy Tymienieckiego otworzono jedyny w kraju Sklep Jednej Rzeczy. Można w nim kupować unikatowe przedmioty designerskie. Właścicielem sklepu jest aktor Teatru Współczesnego w Warszawie i projektant Daniel Wieleba. Otwarcia sklepu towarzyszyła promocja kwartalnika „Wnętrza Daniela”.
- W Domu Literatury czytelnicy spotkali się z Iwoną Lubą, autorką książki *Berlin. Szalone lata dwudzieste, nocne życie i sztuka*. Autorka jest adiunktem w Zakładzie Historii Sztuki i Kultury Nowoczesnej na Uniwersytecie Warszawskim. Wykłada także w Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. Prowadzi badania nad polską i europejską sztuką XIX i XX wieku.

14 kwietnia

- W trzecim Maratonie Dbam o zdrowie bieгло ok. 4 tys. osób. Zwyciężył Belachew Ameta z Etiopii, który ustanowił nowy rekord łódzkiej trasy: 2.10.01. Z kobiet najlepsza była Karolina Jarzyńska. Uczestnicy chwalili organizację biegu, oznakowanie tras i atmosferę. Niestety, na trasie biegu było niewiele kibiców.

16 kwietnia

- W kinie Charlie odbyła się uroczystość wręczenia odznak „Świadek historii”. To wyróżnienie przyznawane przez IPN osobom szczególnie zasłużonym dla upamiętnienia rodzimej historii. Nagrody wręczył prezes IPN dr Łukasz Kamiński. Otrzymali je: ks. prałat Tadeusz Bednarek – dyrektor Katolickiego Gimnazjum i Liceum im. Jana Pawła II, Krzysztof Bronowski – kolekcjoner wydawnictw niezależnych, Mieczysław Góra – zastępca dyrektora Muzeum Tradycji Niepodległościowych, Krzysztof Jakubiec – instruktor ZHP i pedagog, Mirosław Łapa – redaktor naczelny „Tygodnika Kępińskiego”, Jan Mosiński – były działacz podziemnej Solidarności, Lucjan Muszyński – samorządowiec, Ewa i Waldemar Podgórcy – księgarze. Pośmiertnie odznakami zostali uhonorowani zmarli w 2012 roku działacze niepodległościowej opozycji: Jerzy Scheur i Andrzej Terlecki.

16 kwietnia

- W Łodzi otwarto XIII Festiwal Nauki, Techniki i Sztuki. Główne wydarzenia promujące naukę miały miejsce na rynku Manufaktury. W programie było prawie 400 wykładów, pokazów, wykładów i warsztatów przybliżających zjawiska naukowe i sztukę.

17 kwietnia

- Na ścianie budynku Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej odsłonięto pamiątkową tablicę ku czci dziennikarza Wojciecha Słodkowskiego, który był wykładowcą tej uczelni. Imię redaktora Słodkowskiego otrzyma także jedno z auditorium uczelni.
- W Poleskim Ośrodku Sztuki gościła Halina Szpilman, żona pianisty Władysława Szpilmana, którego dramatyczne wojenne losy przedstawił Roman Polański w filmie *Pianista*.

18 kwietnia

- Do Berlina pojechała delegacja przedstawicieli miasta oraz fundacji opiekującej się cmentarzem żydowskim w Łodzi. Delegacja uczestniczyła w rozmowach z członkami Międzynarodowej Rady Ochrony Zabytków i Miejsc Historycznych (ICOMOSD), która doradza UNESCO przy wpisach zabytków na Listę Światowe-

go Dziedzictwa. Cmentarz żydowski w Łodzi, wraz z podobnymi nekropoliami w Berlinie, Budapeszcie, Lwowie i Salonikach, na wniosek żydowskiej gminy wyznaniowej w Berlinie został zgłoszony do wpisania na listę UNESCO.

19 kwietnia

- Łódź uczciła godnie 70. rocznicę wybuchu powstania w getcie warszawskim i pamięć Marka Edelmana, jednego z jego przywódców, po wojnie mieszkańca Łodzi. Pamięci Edelmana poświęcono koncert w Filharmonii Łódzkiej. Muzycy zagrali VIII symfonię Kwiaty polskie Mieczysława Weinberga. Orkiestrę prowadził Ernst van Tiela, śpiewał Pawło Tołstoj z chórem filharmonii. Koncert poprzedził wykład Joanny Podolskiej, dyrektorki Centrum Dialogu im. M. Edelmana, o patronie tej instytucji. W tym samym dniu w Atlasie Sztuki otwarto wystawę fotografii Zofii Lipeckiej *Tam spadła nam zasłona z oczu*.

21 kwietnia

- W Muzeum Miasta Łodzi spotkali się z czytelnikami Krzysztof Burnetko i Witold Bereś, autorzy książki *Marek Edelman. Życie do końca*. Spotkaniu towarzyszył krakowski Quartetu Klezmer Trio Magdy Brudzińskiej.
- W Muzeum Tradycji Niepodległościowych na Stacji Litzmannstadt Getto otwarto wystawę *Walczące getto w 1943 w relacjach Marka Edelmana*.

20 kwietnia

- Podczas I Łódzkiego Kongresu Kobiet dyskutowano m.in. nad edukacją i przedsiębiorczością kobiet oraz sytuacją cudzoziemek.
- W tym samym dniu z pasażu Schillera wyruszył III Marsz Równości, którego uczestnicy domagali się należnych praw dla osób nieheteroseksualnych.

22 kwietnia

- Rozpoczął się III Rubinstein Piano Festival organizowany przez Międzynarodową Fundację imienia pianisty. Imprezie patronowali prezydent Rzeczypospolitej Bronisław Komorowski z małżonką. Festiwal zainaugurował koncert orkiestry Sinfonia Varsovia pod dyрекcją Jerzego Maksymiuka z udziałem solisty Macieja Rittiera, laureata konkursu pianistycznego im A. Rubinsteina. W programie festiwalu znalazło się 50 imprez muzycznych, filmowych i innych organizowanych w Łodzi, Piotrkowie, Sieradzu, Skierniewicach, Wieluniu i Rawie Mazowieckiej. Gośćmi festiwalu były córki tego wybitnego łodzianina, Alina i Ewa. Przywiozły do Polski urnę z prochami matki Anieli z Młynarskich, zmarłej jedenaście lat temu. Złożono ją na Powązkach w Warszawie.

- W Łodzi na Alei Palki powstały pierwsze bus pasy. Są przeznaczone dla autobusów, taksówek i w niektórych miejscach dla rowerzystów.

23 kwietnia

- EC-1 Miasto Kultury podpisało kolejną umowę o współpracy, tym razem z Politechniką Łódzką. Umowa zobowiązuje uczelnię do merytorycznego opiniowania ścieżek edukacyjnych oraz zapowiada organizowanie na terenie Centrum konferencji, warsztatów naukowych oraz praktyk dla studentów.

25 kwietnia

- Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Marszałka Józefa Piłsudskiego przyznała tradycyjne nagrody Złotego Ekslibrisu za rok 2012. Otrzymali je autorzy książek: *Piwo, flaki garnuszkowe, petersburskie bliny i kawior astrachański*, *Monografia Gminy Osjaków*, *Przedwojenna Łódź. Najpiękniejsze fotografie oraz Ukłony z Skiernewic. Historia miasta w obiektywie do 1950 r.* Laureatami Superekslibrisów zostali uhonorowani: Bohdan Olszewski i Kazimierz Perzyna oraz wydawnictwo Księży Młyn Dom Wydawniczy Michał Koliński. Doroczną uroczystość wręczenia nagród uświetnił występ Zespołu Pieśni Ludowej z Dębiny (gmina Osjaków).

26 kwietnia

- W odrestaurowanych salach Muzeum Sztuki przy ulicy Więckowskiego otwarto retrospektywną wystawę Cezarego Bodzianowskiego. Wystawa nosi tytuł *To miejsce nazywa się Jama*. Bodzianowski to laureat Pegaza za 2001 rok oraz Paszportu „Polityki”. Artysta miał kilkanaście wystaw indywidualnych, m.in. we Włoszech, Izraelu i w Stanach Zjednoczonych.

ODESZLI:

3 kwietnia

- Piotr Sagan – działacz ZSP i SZSP, w latach 1973-84 dyrektor naczelny Łódzkiego Wydawnictwa RSW Prasa – Książka – Ruch w Łodzi, z-ca dyrektora Ośrodka Kultury Polskiej w Pradze, I sekretarz Ambasady RP w Pradze, w stanie wojennym członek Wojewódzkiej Komisji Weryfikacyjnej Dziennikarzy, aktywny działacz Stowarzyszenia Tradycji Akademickich „Siódemki”, laureat wielkiej nagrody za wybitny wkład w rozwój łódzkiego ośrodka akademickiego. Został pochowany w Warszawie, na Starych Powązkach.

20 kwietnia

- Zbigniew Onufrzak ps. „Blondyn” – harcerz, żołnierz Szarych Szeregów, podporucznik WP, sekretarz O/Ł Stowarzyszenia Szarych Szeregów, członek Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej, Związku Więźniów Politycznych Okresu

Stalinowskiego oraz innych organizacji niepodległościowych. Całym życiem służył ideałom harcerstwa.

MAJ 2013

1 maja

- Łódzka organizacja SLD świętowała 1 maja pod hasłem: „Godna praca, lepsza Łódź, lepsze jutro”. Remont ulicy Piotrkowskiej nie pozwolił na tradycyjny pochód, zastąpił go wiec na Placu Wolności i Wielki Piknik Rodziny na Starym Rynku. Podobne pikniki SLD zorganizowała w całym województwie.
- Z okazji 10. rocznicy wstąpienia Polski do Unii Europejskiej w województwie odbyły się Pikniki Europejskie.
- W Wytwórni koncertował Andy Powell, od 44 lat stojący na czele zespołu Wishbone Ash, angielskiej legendy rocka. Zespół nagrał 21 albumów studyjnych, ostatni w 2011 roku.

3 maja

- Święto Konstytucji uczczono w Łodzi mszą świętą w archikatedrze celebrowaną przez ks. abpa Marka Jędraszewskiego. Przy grobie Nieznanego Żołnierza wciągnięto na maszt flagę, a żołnierze oddali salwę honorową. Wojsko, policja, straż pożarna i straż miejska wystawiły kompanie honorowe, które wzięły udział w defiladzie. Był to także ważny dzień dla nowych członków organizacji „Strzelec”, którzy zostali zaprzysiężeni.
- 90-letni profesor Stanisław Fijałkowski, nestor łódzkich malarzy, został odznaczony przez prezydenta RP Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski „za wybitne zasługi dla polskiej i światowej kultury, za osiągnięcia w pracy twórczej i działalności artystycznej”.
- Secesyjna kamienica przy ulicy Piotrkowskiej 102, w której mieści się znana kawiarnia i restauracja Eksplanada, po remoncie wróciła do stanu świetności. Można podziwiać elewacje i detale architektoniczne. Kamienicę wybudowano w 1909 roku.

4 maja

- Teatr Wielki wystawił *Trawiatę* G. Verdiego. Jest to już trzecia inscenizacja tej opery na łódzkiej scenie. Pierwsza miała miejsce w 1972 roku, druga w 1987

roku. W obecnej wersji wystąpili Joanna Woś, Dorota Wójcik, Patrycja Skrzyszewska, Agnieszka Makówka, Zenon Kowalski, Adam Szerszeń, Przemysław Rezner i inni. Scenografię przygotowała Katarzyna Zbłowska, chóry – Waldemar Sutruk. Orkiestrą dyrygował Eraldo Salmieri.

- Kinomani z Warszawy Ewa Gajduszevska i Bartłomiej Karolczyk wymarzyli sobie ślub w kinie Charlie. Jest to już drugi ślub w pomieszczeniach tego kultowego kina.

6 maja

- W Centralnym Muzeum Włókiennictwa rozpoczęło się 13. Międzynarodowe Triennale Tkaniny. Bierze w nim udział 132 artystów z 50 krajów. Pokazują prace wykonane różnymi technikami. Triennale towarzyszą m.in. wystawy: 12 Ogólnopolska Wystawa Tkaniny Unikatowej, 10 Ogólnopolska Wystawa Miniatury Tkackiej oraz pokaz dzieł Magdaleny Abakanowicz *Opus et fabulas* i inne. Jury przyznało złoty medal Magdalenie Soboń, asystentce w łódzkiej ASP, za pracę *Mars*. Dwa srebrne medale zdobyli: Dorota Taranek i Lidia Choczaj, również z ASP w Łodzi. Brązowe medale przyznano: Cindy Hickok (USA), Danieli Jałkiewicz (Polska) oraz Renacie Rozsivalowej (Czechy). Po raz pierwszy zorganizowano konkurs dla studentów, w którym I miejsce zdobyła Lubomira Abrahamowa z ASP w Bratysławie.
- W Łódzkim Domu Kultury otwarto IV Festiwal Krytyków Sztuki Filmowej KAMERA AKCJA. W programie pokazy filmowe oraz panele dyskusyjne z udziałem czołowych polskich krytyków filmowych.

7 maja

- Przez kilka dni obok *Prząśniczki* łodzianie słuchali utworu *Gdybym był bogaczem ze Skrzypka na dachu*. W ten sposób Teatr Muzyczny przypominał o jubileuszu 30-lecia polskiej prapremiery musicalu. Przedstawienie wystawiono w Łodzi, w reżyserii Marii Fołtyn, w roli Tewjego mleczarza wystąpił Bernard Ładysz.

8 maja

- Galeria Łódzka wspólnie z „Gazetą Wyborczą” przygotowały atrakcyjne imprezy dla uczczenia Roku Tuwima. Po mieście będzie jeździł 100-letni tramwaj Herbrand, na którego pomoście zespół Rambo będzie śpiewał piosenki do tekstów poety. Łodzianie będą mogli wybrać się na wycieczkę po mieście śladami Tuwima. W Galerii przygotowano okolicznościowe wystawy. Przy okazji Radio Planeta zorganizowało konkurs na radiowy głos.

9 maja

- Marcin Polak postanowił stworzyć fotograficzny portret łódzkiego środowiska

artystycznego. Przez dwa wieczory fotografował „ludzi kultury” w Galerii Wschodniej. Pracę zaprezentuje w przyszłym roku podczas festiwalu Sztuka i Dokumentacja.

- Dwa lata temu rozpoczęła działalność Świetlica Krytyki Politycznej. Z tej okazji w Świetlicy odbył się koncert zespołu Maszyny, a Kamil Sipowicz wygłosił wykład *Polska psychodelia w literaturze*.

10 maja

- Festiwal Łódź Czterech Kultur otworzył spektakl *Big Bang* w wykonaniu francuskiej grupy Plasticiens Volans. Na Rynek w Manufakturze przybyły tysiące osób. Odbiorowi poetycko-plastycznego widowiska przeszkodziła deszczowa i zimna pogoda. W sobotę koncert pt. *Muzyka Żydów z Odessy* w wykonaniu Raphaela Rogińskiego i Borisa Małkowskiego trzeba było przenieść z ogrodów do Sali Lustrzanej w pałacu Poznańskiego. Zimno najbardziej dało się we znaki widzom spektaklu przygotowanego przez Krzysztofa Garbaczewskiego, wystawionego na zdewastowanym podwórku przy ul. Piotrkowskiej 37. Łódzkie podwórka były także miejscem kolejnych wydarzeń artystycznych.
- Prezydent Hanna Zdanowska i rektor Akademii Sztuk Pięknych im. W. Strzemińskiego prof. Jolanta Rudzka-Habisiak podpisały umowę, na podstawie której Miasto Łódź przekazało uczelni nieruchomości przy ul. Księży Młyn 13/15 z przeznaczeniem na powstanie w tym zabytkowym miejscu Akademickiego Centrum Designu.

12 maja

- 2,5 tysiąca kibiców ŁKS wzięło udział w manifestacji na placu Wolności, domagając się budowy stadionu miejskiego przy al. Unii oraz wypełnienia obietnic przedwyborczych prezydent Hanny Zdanowskiej w zakresie inwestycji sportowych.

15 maja

- Z okazji święta Łodzi podczas uroczystej sesji Rady Miejskiej uhonorowano wybitnych łódzian. Honorowe Obywatelstwo Miasta Łodzi otrzymali: prof. Jan Krysiński (PŁ) prof. Stanisław Liszewski (UŁ), śpiewak Dariusz Stachura (Teatr Wielki w Łodzi i Opera Narodowa w Warszawie) oraz Michał Urbaniak (muzyk jazzowy, kompozytor).
- Laureatami Nagród Miasta Łodzi zostali: Krystyna Korcz (nauczyciel, instruktor teatralny), prof. Tadeusz Markowski (urbanista, ekonomista, twórca modeli miej-

skiej strategii), prof. Andrzej Napieralski (PŁ, specjalista ds. mikroelektroniki), Gustaw Romanowski (dziennikarz, publicysta, od 10 lat redaktor „Kroniki Miasta Łodzi”) oraz historyk prof. Marian Wilk (rektor Wyższej Szkoły Studiów Międzynarodowych).

- Odznaki „Za zasługi dla Miasta Łodzi” otrzymali: Jerzy Boniecki, Marc Boudin, Henryk Czyż, Helena Elcewska, Wojciech Galicki, Arkadiusz Grzegorzczak, Jacek Jurczakowski, Jerzy Jurkiewicz, Marek Kielski, Teresa Kordus, Barbara Kurowska, ks. Zygmunt Łukomski, Zygmunt Machwitz, Iwona Maroszyńska, Leopold René Nowak, Anna Nowicka, Wolfgang Szuster, Alicja Wieczorek-Kempa, Tadeusz Zagajewski oraz organizacje: Hufiec ZHP Łódź-Polesie, Towarzystwo Pomocy im. Św. Brata Alberta Koło Łódzkie i Związek Harcerstwa Rzeczypospolitej Okręg Łódzki.

18 maja

- Noc muzeów rozpoczęła się w Łodzi o godz. 18.00. Na zwiedzających czekały nie tylko sale muzealne, ale także liczne niespodzianki i atrakcje. M.in. w Centralnym Muzeum Włókiennictwa można było wziąć udział w kiermaszu rękodzieła, zwiedzić muzeum interaktywne, układać wzory gobelinów i segregować włóczkę. W Muzeum Oświaty Ziemi Łódzkiej przygotowano gry dla dorosłych i dzieci. Podobnie jak w latach poprzednich wielkim powodzeniem cieszyło się Muzeum Kanału Dętki na Placu Wolności oraz Muzeum Miasta Łodzi.
- Sara Teneberg-Białas, łódzka Żydówka ocalała z Holokaustu, przyjechała z Berlina do Łodzi na Festiwal Czterech Kultur. Przez dwa tygodnie uczyła studentów Wydziału Aktorskiego Filmówki piosenek w języku jidysz. Zaplanowała wspólny występ z młodzieżą na podwórku przy ulicy Piotrkowskiej 17. Zamiast na scenę trafiła do szpitala, ponieważ zasłabła z przemęczenia i emocji. Dzielnie zastępowali ją studenci.
- Krzysztof Kaczmarek i Paweł Ptaszyński, lekarze z Kliniki Elektrokardiologii Uniwersytetu Medycznego w Łodzi, przeprowadzili po raz pierwszy w Polsce zabieg przerwania nerwów włókien współczulnych oplatających tętnicę nerkową. Zabiegowi poddano pacjenta cierpiącemu na wysokie nadciśnienie, któremu nie pomagały leki.

21 maja

- W Teatrze Nowym odbyła się premiera spektaklu *Chcę do nieba. Leningrad. Łódź* z piosenkami kultowego rosyjskiego zespołu Leningrad. Siergiej Sznurow, niezmiernie popularny w Rosji lider zespołu, bardzo nie lubiany przez rosyjskich

polityków, nie był niestety w stanie przyjechać na premierę do Łodzi. Pomysłodawcami przedsięwzięcia w Nowym jest małżeństwo: Przemysław Dąbrowski, aktor tego teatru, i pianistka jazzowa Lena Ledoff.

21 maja

- Powstał plan zagospodarowania przestrzennego Nowego Centrum Łodzi wokół Dworca Fabrycznego. Jesienią projekt zostanie przedstawiony łodzianom, a w I kwartale przyszłego roku wejdzie pod obrady Rady Miejskiej.

23 maja

- Potomkowie Karola Scheiblera odwiedzili Łódź i spotkali się z prezydent Hanną Zdanowską. Potomkowie fabrykanckiej rodziny zamierzają założyć fundację, która wspierałaby finansowo renowację zabytków, m.in. kaplicę rodzinną na Starym Cmentarzu.

24 maja

- Rada Miejska przyznała około 1,5 mln zł na remonty zabytków, które nie są własnością miasta. Odnowiona zostanie m.in. neogotycka wieża w kościele pw. Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny, dachy rektoratu Politechniki Łódzkiej i kaplicy Karola Scheiblera.
- W ramach Festiwalu Literatury Prope Mercatum w Poleskim Ośrodku Sztuki odbył się wieczór z książką *Błysk rewolweru*, poświęcony zabawom literackim, przysłowiom, limerykom i innym igraszkom słownym uprawianym przez Wisławę Szymborską. Tom wydany w Znaku zredagował obecny na spotkaniu Bronisław Maj, a wieczór prowadził Jerzy Jarniewicz.

25 maja

- Dwa tysiące osób wystartowało w Biegu Ulicą Piotrkowską. Biegali uczniowie niepełnosprawni, uczniowie szkół podstawowych, gimnazjalnych i ponadpodstawowych. Nie zabrakło przedszkolaków, którzy mieli do przebiegnięcia 200 m. Dystans 10 km pokonał w ciągu 29,52 minut Kirui Edwin z Kenii. Dwaj jego rodacy także ukończyli bieg w ciągu 30 minut.
- W Teatrze Powszechnym odbyła się premiera sztuki *Dobre rzeczy* amerykańskiej autorki Liz Lochhead w reżyserii Justyny Celedy. W przedstawieniu wystąpili: Barbara Lauks, Karolina Łukaszewicz, Grzegorz Pawlak i Piotr Lauks.

27 maja

- Z inicjatywy dyrektora ms2 Jarosława Suchana w muzeum odbyła się dyskusja

pt. *Miasto Łódź*. Do udziału w debacie zaproszono m.in. architekta Marka Diehla, działacza i fotografa Marcina Polaka, ekonomistę Ireneusza Jabłońskiego. Dyskutowano głównie o celowości podejmowanych w mieście bardzo kosztownych inwestycji. Efektem dyskusji ma być *Manifest Miasta Łodzi*.

27 maja

- Po raz pierwszy ogłoszono konkurs na wynajem mieszkań w kamienicach w centrum Łodzi. Do remontu przeznaczono strychy, które dadzą 37 mieszkań. Przyszli lokatorzy musieliby skończyć remonty w ciągu dwóch lat. W przypadku niedotrzymania terminu lokatorzy musieliby oddać zajmowane strychy.

PERSONALIA:

2 maja

- Kamila Kwiecińska-Trzewikowska objęła stanowisko miejskiego konserwatora zabytków oraz zastępcy architekta miasta. Nowa konserwator pracuje w Urzędzie cztery lata, zamierza wspierać merytorycznie właścicieli, zarządców, architektów i inwestorów oraz zmienić regulamin dofinansowania prac konserwatorskich. Poprzedni konserwator Bartosz Walczak zrezygnował ze stanowiska z powodów osobistych.

15 maja

- Adwokat Jarosław Szymański został nowym dziekanem Okręgowej Rady Adwokackiej w Łodzi. Absolwent Prawa Uniwersytetu Łódzkiego działa w łódzkiej palestrze od 1991 roku. Specjalizuje się w sprawach karnych i gospodarczych. Wcześniej był rzecznikiem prasowym ORA.

28 maja

- Dr inż. arch. Robert Warsza został dyrektorem Miejskiej Pracowni Urbanistycznej. Absolwent Wydziału Architektury i Budownictwa PŁ z 2002 roku. W 2013 roku obronił rozprawę doktorską. Członek Okręgowej Izby Urbanistów i Towarzystwa Urbanistów Polskich.

ODESZLI:

11 maja

- Janusz Bąk – wieloletni dyrektor XXI Liceum Ogólnokształcącego im. B. Prusa w Łodzi. charyzmatyczny wychowawca i nauczyciel. Kierując szkołą przez 19 lat, sprawił, że znalazła się w czołówce najlepszych łódzkich liceów, oferując niestandardowe metody nauczania. Odszedł na emeryturę w 2011 roku. Nauczyciele, absolwenci, uczniowie pożegnali dyrektora benefisem, pierwszym w historii łódzkiej oświaty.

- Krystyna Śreniowska – lwowianka, prof. dr hab., ur. w 1914 roku, wybitny historyk, specjalista w zakresie historiografii. Od 1945 roku związana z Uniwersyte-tem Łódzkim, była wicedyrektor Instytutu Historii. Otwarcie angażowała się w działalność opozycyjną, wspierała inicjatywy KOR i NSZZ Solidarności, broniła pracowników usuwanych z uczelni z powodów politycznych, opiekowała się i doradzała podczas strajków młodzieży akademickiej. Uhonorowana Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski.

22 maja

- Jadwiga Pietraszkiewicz – wilnianka, wybitna śpiewaczka operowa, absolwentka Konserwatorium Wileńskiego, od 1959 roku solistka Teatru Wielkiego w Łodzi. Jako profesor Akademii Muzycznej w Łodzi wychowała wiele pokoleń śpiewaków. Melomani pamiętają sopran odtwórczyni m.in. głównych ról w takich ope-rach jak: *Toska*, *Aida*, *Carmen*.

CZERWIEC 2013

1 czerwca

- Na Dzień Dziecka przygotowano w Łodzi wiele atrakcji: pikniki, warsztaty, sean-se filmowe, przedstawienia teatralne i zabawy. Niestety pogoda była wyjątko-wo kapryśna, niska temperatura i deszcz nie pozwoliły na zabawy na wolnym powietrzu.

3 czerwca

- W Wytwórni odbył się uroczysty koncert poświęcony pamięci Bogusława Meca. Piosenki zmarłego w ubiegłym roku piosenkarza śpiewali m.in. Anna Maria Jo-pek, Marek Piekarczyk, Grażyna Łobaszewska oraz inni znani wokaliści. Frag-menty niedawno wydanej biografii artysty pióra Macieja Wasilewskiego czytał Daniel Olbrychski. Podczas koncertu podano informację o ustanowieniu Nagro-dy im. Bogusława Meca, która ma być przyznawana co roku wybitnie uzdolnio-nym młodym wykonawcom.
- Mieszkańcy Łodzi w coraz większym stopniu chcą decydować o wyglądzie mia-sta. Klub Przechowalnia zaprosił mieszkańców na spotkanie, podczas którego mieli dyskutować o remoncie i przyszłym wyglądzie ulicy.
- Na ścianie kamienicy przy al. Politechniki 6 można podziwiać nowy mural. Starszą kobietę z kurą namalował duet Etam Crew, złożony z absolwentów Łódzkiej Aka-

demii Sztuk Pięknych. Obraz ilustruje wiersz Juliana Tuwima *W aeroplanie*. Mural powstał dzięki wsparciu finansowemu Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Urzędu Miasta Łodzi w ramach obchodów Roku Tuwima.

- Od 4 do 12 czerwca trwał w Łodzi Tydzień Wolności organizowany przez środowisko Liberte w klubie 6 dzielnica. Celem tej akcji było uczczenie 24 rocznicy wyborów 1989 roku. Organizatorzy zaprosili działaczy opozycji: dziennikarzy, publicystów i artystów, bezpośrednich uczestników wydarzeń sprzed lat. Akcję rozpoczęło spotkanie z Tomaszem Jastrunem, kolejnymi gośćmi byli: Jacek Żakowski i Jarosław Gugała. Spotkanie z Adamem Michnikiem zakłócili „narodowcy”. Dzięki szybkiej reakcji organizatorów i policji sytuacja została opanowana. Tydzień Wolności zakończyła wystawa pt. *Urban. Stylistix. Amsterdam*.

5 czerwca

- W plebiscycie oddziału „Gazety Wyborczej” ŁÓDŹ PRZYJAZNA DZIECIOM przybyło w tym roku sześć miejsc, w których dzieci czują się bezpiecznie, są mile widzianymi gośćmi, a rodzice mogą odpocząć. Za takie miejsca łodzianie uznali: Centralne Muzeum Włókiennictwa, trzy restauracje Green Way, Mama Spa, Bar Tari Bari, Club FitFabric oraz Drukarnię Skład Wina i Chleba.

6 czerwca

- 12. Międzynarodowy Festiwal Fotografii po raz pierwszy umieścił wystawy oraz zorganizował spotkania na terenie OFF Piotrkowskiej. W ramach 22 wystaw można było zobaczyć m.in. zdjęcia najlepszych światowych fotografików, wystawę *23 lata Łodzi w obiektywie fotoreporterów „Gazety Wyborczej”, pokaz J ARTIST. Więcej niż amator* i inne.

8 czerwca

- 25 lat pracy artystycznej obchodził Dariusz Stachura, śpiewak operowy, tenor, od maja 2013 roku Honorowy Obywatel Łodzi. W jubileuszowym koncercie w Teatrze Muzycznym zorganizowanym na cześć jubilata wzięli udział Adam Zdunikowski, Paweł Skałba, Zbigniew Macias, Dorota Wójcik oraz Chór Młodzieżowy Państwowej Szkoły Muzycznej im. Aleksandra Tansmana i chór Kantylena.

9 czerwca

- W tegorocznym Festiwalu Dobrego Smaku zwyciężyła restauracja Sto Sushi. Festiwalowe lokale odwiedziło ponad 40 tys. osób. Zgłoszone do festiwalu dania w restauracjach kosztowały 10 zł, a desery w kawiarniach 7 zł.

- Firma Virako co roku wydaje artystyczne kalendarze, a dochód ze sprzedaży przeznaczają na pomoc charytatywną dla dzieci. W 2012 roku firma przekazała 30 tys. zł świetlicy TPD przy ul. Gdańskiej 150. Kółko teatralne przy świetlicy zaprosiło widzów na spektakl *tutaj biało szewski* wg Mirona Białoszewskiego. Młodzież przygotowała przedstawienie pod kierunkiem aktorów z teatru Szwalnia.

11 czerwca

- Przy ul. Piotrkowskiej 28 otwarto Łódzkie Centrum Komiksu, z galerią, czytelnią, księgarnią i antykwariatem. Placówka organizować będzie premiery albumów, spotkania z twórcami i warsztaty dla dzieci i dorosłych. Centrum jest częścią Domu Literatury. Na otwarcie Centrum przybyli prezydent Łodzi Hanna Zdanowska i wojewoda Jolanta Chelmińska.

13 czerwca

- Tego dnia weszła w życie Karta Dużej Rodziny, która ma promować rodziny wielodzietne, posiadające trójkę lub więcej dzieci. Karta zapewnia 75 procentową zniżkę na przejazdy do szkoły, ulgowe bilety na pływalnię, lodowisko, do teatru Pinokio, kilku muzeów oraz ogrodów zoologicznego i botanicznego. Za przyjęciem Karty były wszystkie kluby w Radzie Miejskiej.

15 czerwca

- Odszarzanie Wschodniej – to pomysł Aleksandry Ignasiak, absolwentki Łódzkiej ASP, pierwszej stypendystki Wydziału Kultury Urzędu Miasta Łodzi. Wspólnie z mieszkańcami ul. Wschodniej artystka zorganizowała kolorowy piknik, z którego najbardziej cieszyły się dzieci.
- Rozpoczął się trzytygodniowy festiwal Łódź Miastem Kobiet. Po ubiegłorocznych doświadczeniach postanowiono kontynuować założenia projektu, tym razem pod hasłem „Dobre, bo łódzkie”. Festiwal promował łódzkich artystów, zdrowy tryb życia i odżywiania. Nie brakło pokazów mody i spektakli teatralnych. Wejściówki zapewniały darmowe uczestnictwo. Wiele imprez adresowanych było do całych rodzin.
- W piątym turnieju o Puchar „Gazety Wyborczej” rywalizowało dziewięć drużyn piłkarskich. Zwyciężył zespół Politechniki Łódzkiej przed drużynami Społecznej Akademii Nauk oraz fabryki Gillette. Pieniądze zebrane podczas turnieju zostaną przekazane Fundacji Pomocy Rodzinie OPOKA.
- Po raz pierwszy łódzianie zdecydowali o tym, na co zostanie wydany tzw. budżet obywatelski. Kwota 20 mln złotych stanowi część budżetu miasta. Propozycje

wydatków zostaną wybrane podczas głosowania jesienią. Dotychczasowe wnioski dotyczą małych remontów, placów, zabaw, boisk dla młodzieży oraz miejsc, gdzie można by przyjść z rodziną i odpocząć w zadbanej zielonej przestrzeni.

16 czerwca

- Prezydent Hanna Zdanowska zaprosiła łódzian na spacer po wyremontowanym odcinku ul. Piotrkowskiej od pl. Wolności do skrzyżowania z ul. Rewolucji 1905 roku. Jasna granitowa nawierzchnia i szerokie chodniki reprezentacyjnej ulicy Łodzi prezentują się znakomicie.

17 czerwca

- Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy zakupiła dla Kliniki Neonatologii w Centrum Zdrowia Matki Polki najnowocześniejszy inkubator, który pozwala badać najmniejsze noworodki już kilka godzin po porodzie. Inkubator kosztował półtora miliona złotych i jest, jak dotąd, jedynym takim urządzeniem w kraju.

18 czerwca

- Aleksandra Rek z TVP Łódź została Najlepszym Dziennikarzem w Łodzi Roku 2012 w konkursie łódzkiego oddziału SDP. Jury pod kierunkiem prezesa łódzkiego oddziału SDP Zbigniewa Natkańskiego nagrodiło ją za umiejętności warsztatowe, talent i pasję.
- Druga nagroda przypadła Magdalenie Hodak („Nowe Życie Pabianic”). Dwie równorzędne trzecie nagrody jury przyznało Agnieszce Jasińskiej („Dziennik Łódzki”) oraz Agacie Zielińskiej (Polskie Radio). Wyróżnienia otrzymało czworo dziennikarzy: Łukasz Goss, Agnieszka Rutkowska, Dagmara Zalewska i Aleksander Ziemiańczyk (wszyscy z TVP). Po raz pierwszy przyznano Nagrodę im. Krzysztofa Michalskiego dla Najlepszego Korespondenta Regionalnego. Zdobył ją Marcin Wąsiewicz z telewizji Polsat.

21 czerwca

- *Wszystko o kobietach* chorwackiego dramaturga Miro Gavrana w reżyserii Piotra Bikonta wystawił Teatr Nowy. Sztukę przetłumaczyła Anna Tuszyńska. Scenografię opracował Aleksander Janicki, kostiumy Zuzanna Markiewicz. Występują: Joanna Fidler (gościnnie), Mirosława Olbińska, Katarzyna Żuk, Jerzy Krasuń.
- W gmachu Towarzystwa Kredytowego Miejskiego przy ul. Pomorskiej 21, w którym przez wiele lat mieścił się Instytut Stomatologii AM, otwarto wystawę eksponatów stomatologicznych ze zbiorów dra Piotra Kuźniaka. Można zobaczyć

fotele, wiertarki, proszki, tubki past do zębów, narzędzia i aparat rentgenowski z 1915 roku. Organizatorzy wystawy czynią starania o zorganizowanie w Łodzi Muzeum Stomatologii.

- W Łodzi kręcono zdjęcia do nowego filmu Jana Komasy o Powstaniu Warszawskim *Miasto 44*, m.in. na ulicach Roosevelta, Piłsudskiego i Wydawniczej. Film ma być gotowy w 2014 roku, na 70 rocznicę wybuchu powstania, i opowiadać będzie o historii, miłości i dojrzewaniu młodych powstańców.
- Zespół łódzkich naukowców z Uniwersytetu Łódzkiego i lekarka dr Ida Franiak-Pietryga ze Szpitala im. Kopernika otrzymali złoty medal na targach wynalazców w Paryżu za opracowanie leku skutecznego w leczeniu nieuleczalnej dotychczas białaczki limfocytowej. Lek został już opatentowany, a zespół poszukuje koncernu farmaceutycznego, który wprowadziłby ten nowy produkt na rynek.
- Krytyka Polityczna przypominała łodzianom rewolucyjne wydarzenia z 1905 roku. O godz. 15.00 spod Urzędu Miasta wyruszył spacer śladami rewolucji 1905 roku. Poprowadził go dr Maciej Kronenberg, regionalista i przewodnik po mieście i województwie. Uczestnikom spaceru przypomniano przyczyny i skutki tego gigantycznego robotniczego zrywu. Wieczorem na Placu Wolności podziwiano świetny spektakl i słuchano pieśni rewolucyjnych.

23 czerwca

- Teatr Mały obchodził swoje czwarte urodziny. Z tej okazji zaprosił łodzian na popołudnie z poezją Tuwima. Można było posłuchać fragmentów *Kwiatów polskich*.

25 czerwca

- Filmem *Zakochani w Rzymie* otwarto 6 Letni Festiwal Filmowy „Polówka”. Darmowe seanse pod gołym niebem i w parkach cieszyły się wielkim powodzeniem i gromadziły setki łodzian. Festiwal potrwa do 2 września.
- W galerii Biblio-Art w Bibliotece Politechniki Łódzkiej otwarto wystawę XIX-wiecznych strojów kobiecych. Wszystkie eksponaty pochodzą z prywatnej kolekcji Przemysława Forsysa.
- Centralne Muzeum Włókiennictwa rozpoczęło sprzedaż biletów na Geyer Music Faktory. W programie znajdzie się 9 koncertów. Koncerty odbywają się tradycyjnie w lipcu i w sierpniu, w piątki, o godz. 21.00. Program jest różnorodny, słuchacze będą mogli nie tylko słuchać, ale i tańczyć na muzealnym dziedzińcu.

26 czerwca

- *Rola Oddziałów Terenowych TVP SA w rozwoju społeczeństwa informacyjnego* – to tytuł konferencji naukowej zorganizowanej przez TVP Łódź wspólnie z Katedrą Dziennikarstwa i Komunikacji Społecznej Uniwersytetu Łódzkiego. Wykład przygotował m.in. rektor Uniwersytetu Łódzkiego prof. dr hab. Włodzimierz Nykiel, który mówił o współpracy łódzkiego ośrodka akademickiego z regionalnym oddziałem TVP w budowaniu tożsamości regionalnej. W panelu dyskusyjnym wzięli udział parlamentarzyści z PO.

28 czerwca

- Maturzyści poznali wyniki egzaminu dojrzałości. W Łodzi maturę zdało 83,7 proc. uczniów, a w Łódzkiem 81 proc. zdających. Uczniowie, którym się nie powiodło, mogą zdawać pisemny egzamin poprawkowy z jednego przedmiotu 27 sierpnia.
- Na ścianie kamienicy przy ulicy Tuwima 19 powstaje kolejny mural w wykonaniu Mariusza Warasa z Gdańska w ramach projektu łódzkiego Magistratu MIA100 KAMIENIC. Mariusz Waras jest autorem dwóch murali w Łodzi: w andel's Hotelu i przy Teatrze Powszechnym.

29 czerwca

- W klasztorze oo. Dominikanów w Łodzi odbyła się konferencja naukowa pt. *Religia czy duchowość*. Współorganizatorem konferencji był Uniwersytet papieski Jana Pawła II w Krakowie. Wykłady wygłosili: o. prof. dr hab. Jan Andrzej Kłockowski OP (*Religia i religie wobec ponowoczesnej „duchowości”*), dr Lidia Węgrzynowicz (*Psychologia a duchowość między nauką a wiarą*), dr Marek Kita (*Jak daleko ma rozum do Boga, czyli o rozumności jako misterium*) oraz prof. dr hab. Wiesław Gogola OCD (*Natura chrześcijańskiej mistyki*).

PERSONALIA:**17 czerwca**

- Marcin Oko, dotychczasowy zastępca dyrektora Centralnego Muzeum Włókiennictwa, wygrał konkurs na stanowisko dyrektora tej placówki. Zastąpi długoletniego szefa Norberta Zawiszę, który podał się do dymisji.
- Jacek Furman, prezes łódzkiej firmy Aflofarm Farmacja Polska, zwyciężył w konkursie Dyrektor Marketingu 2012. Kierowana przez laureata firma wydaje spore kwoty na reklamę, a kręcenie spotów reklamowych to hobby dyrektora.

- Poseł PO z Łodzi Krzysztof Kwiatkowski został zgłoszony przez Klub PO na prezesa Najwyższej Izby Kontroli. Kandydat jako minister sprawiedliwości cieszył się szacunkiem środowisk prawniczych i polityków różnych opcji. Kadencja obecnego prezesa NIK-u kończy się w sierpniu br.

19 czerwca

- Grzegorz Wyszogrodzki został wybrany nowym dziekanem Rady Okręgowej Izby Radców Prawnych. Jest łódzianinem, absolwentem XXVI LO i Wydziału Prawa i Administracji UŁ. Radcą prawnym jest przeszło 15 lat. W samorządzie radcowskim działa od 1999 roku.

24 czerwca

- Inicjatorzy zwołania referendum w sprawie odwołania prezydent Hanny Zdanowskiej i Rady Miasta zebrali tylko 39 484 podpisów. To zbyt mało, aby przeprowadzono referendum.

26 czerwca

- Na wniosek radnych z SLD i PiS Tomasz Kacprzak, przewodniczący Rady Miejskiej, został odwołany ze swojej funkcji. Wnioskodawcy uzasadniali, że szef rady miejskiej recenzuje wypowiedzi radnych opozycji, a sesje trwają często zbyt długo i panuje na nich bałagan. Do czasu wyboru nowego przewodniczącego funkcję tę będzie pełnił wiceprzewodniczący RM prof. Grzegorz Matuszak.

ODESZLI:

16 czerwca

- Tadeusz Piechura – wybitny artysta plakatu, absolwent łódzkiej ASP. Znany głównie za granicą, gdzie był wielokrotnie nagradzany, m.in. w Japonii, Finlandii, Rosji, USA. Członek The Art Director Club w Nowym Jorku, wykładowca uczelni artystycznych w Łodzi, Helsinkach, Lahti. Uprawiał także performance, sztukę konceptualną, był autorem instalacji artystycznych.

19 czerwca

- Tadeusz Majda – malarz, grafik, scenograf, wieloletni profesor i wykładowca Państwowej Wyższej Szkoły Filmowej, Telewizyjnej i Teatralnej im. L. Schillera w Łodzi. Autor wielu pejzaży Łodzi.



10841-A

PR

