

*Piotr Kulesza*

## **ROZBUDOWA SIECI KOLEJOWEJ JAKO CZYNNIK ROZWOJU AGLOMERACJI ŁÓDZKIEJ DO 1914 R.**

Wielopłaszczyznowość procesów uprzemysłowienia i urbanizacji jest niewątpliwie jednym z najbardziej interesujących przejawów rozwoju sieci osadniczej. Do jego następstw należy koncentracja ludności na obszarach zurbanizowanych oraz ich powiązanie funkcjonalne z dużymi ośrodkami miejskimi, prowadzące do powstania aglomeracji bądź też szerzej, obszaru metropolitarnego. W literaturze fachowej tym ostatnim pojęciem, w którym zawarte jest pojęcie aglomeracji,

przyjęto nazywać ciągly przestrzenie wielkomiejski układ osadniczy złożony z odrębnych pod względem administracyjnym jednostek, obejmujący duże miasto lub zwarty obszar miejski jako centrum układu oraz powiązaną z nim funkcjonalnie strefę zurbanizowaną<sup>1</sup>.

Strefa zewnętrzna w tym przypadku stanowi węższy lub szerszy pas terenu otaczający ośrodek centralny, w obrębie którego zachodzi przenikanie się form życia miejskiego i wiejskiego, przy czym wpływ miasta jest czynnikiem dominującym<sup>2</sup>.

Formowanie się i rozwój łódzkiej aglomeracji miejskiej nie doczekały się do tej pory rzeczowego opracowania. Poszczególne prace z dziedziny badań geograficznych nad rozwojem aglomeracji na ziemiach polskich, w tym Marka Kotera czy Zbigniewa Gontarskiego, są z założenia pracami teoretycznymi, odwołującymi się w większym stopniu do samej koncepcji metropolitarnej niż do szczegółowego omówienia procesu kształtowania się obszaru dzisiejszej Łodzi.

---

<sup>1</sup> Z. Gontarski, *W sprawie delimitacji i typologii wielkomiejskich układów osadniczych obszarów metropolitalnych*, „Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk” 1973, z. 79, s. 14.

<sup>2</sup> M. Koter, *Kształtowanie się strefy podmiejskiej w świetle badań historyczno-geograficznych*, „Acta Universitatis Lodzensis” 1985, Folia Geographica 5, s. 62.

Opracowania historyczne dotyczące tematu stanowią natomiast badania cząstkowe, zwracające uwagę na poszczególne czynniki miastotwórcze, bez przytoczenia ich szerszego kontekstu i roli w kształtowaniu aglomeracji. Na potrzeby niniejszego artykułu chciałbym skoncentrować się na rozbudowie sieci komunikacyjnej, czyli czynnika o dużej sile oddziaływania, który w istotnym stopniu ukształtował nową skalę wielkości miasta i jego charakter funkcjonalny. Pragnę ukazać również inicjatywy prywatne skierowane na zwiększenie przewozów transportowych i osobowych, z których część nie została co prawda zrealizowana, jednak mimo to świadczy o stopniu zaangażowania kapitału prywatnego w rozwój miasta oraz o skali działania łódzkich przedsiębiorców.

Łódź, pomimo roli jaką odgrywała w gospodarce Królestwa Polskiego, nie miała aż do początku lat 60. XIX w. połączenia kolejowego. Choć powstało kilka projektów budowy linii kolejowych przebiegających przez Łódź lub dochodzących do niej, przedstawianych w latach 1858–1863 przez prezydenta miasta, władze gubernialne nie kwapiły się z pracami w tym zakresie. Ostatecznie realizację tegoż przedsięwzięcia wzięła w swoje ręce grupa łódzkich fabrykantów, która w 1858 r. przedłożyła projekt budowy linii kolejowej biegnącej przez Rokiciny–Łódź–Ozorków–Krośniewice, dzięki czemu Łódź uzyskalaby połączenie z koleją Warszawsko-Bydgoską, a co za tym idzie z Zagłębiem Dąbrowskim, Warszawą, Śląskiem i terenami pruskimi<sup>3</sup>. Z innym projektem, nastawionym ewidentnie na korzyść własnych zakładów, wystąpił Ludwik Geyer, proponując uruchomienie linii z Łodzi do stacji kolei Warszawsko-Wiedeńskiej Baby przez Rudę Pabianicką, Rzgów i Tuszyn. Uwzględnienie przede wszystkim interesów własnego przedsiębiorstwa było powodem licznych sprzeciwów i w końcu odrzucenia tej propozycji. Ostatecznie w 1861 r. grupa największych ówczesnych łódzkich przemysłowców, na czele z Karolem Scheiblerem, zaproponowała budowę linii Łódź–Rokiciny. Prace nad tym projektem trwały do 1865 r., kiedy to grupa finansowa z udziałem m. in. K. Scheiblera i pod kierunkiem Jana Gottlieba Blocha<sup>4</sup>, uzyskała koncesję na budowę linii Koluszki–Łódź. Linia ta otrzymała nazwę Fabryczno-Łódzkiej i w swej pierwotnej wersji miała przebiegać przez Łódź–Zgierz–Ozorków–Konstantynów–Pabianice–Zduńską Wolę–Kalisz do Szczypiorna i mieć przedłużenie do granicy pruskiej. W tym momencie koncesja udzielona została jednak tylko na budowę linii do Łodzi. Było to podyktowane polityką władz,

---

<sup>3</sup> K. Badziak, *Geneza i rozwój łódzkiego węzła komunikacyjnego (do 1914 r.)*, „Rocznik Łódzki” 1976, t. 21 (24), s. 151.

<sup>4</sup> Jan Gottlieb Bloch (1836–1902), finansista i przemysłowiec. Jeden z twórców budownictwa kolejowego Królestwa Polskiego. Autor publikacji na temat przemysłu i kolejnictwa, m. in. opublikowanej w 1880 r. pracy *Historia dróg żelaznych w Królestwie Polskim*. Symbol uformowanej nowej burżuazji polskiej. Znany również ze swej pracy filantropijnej.

które niechętnie udzielały koncesji na budowę dalszych linii kolejowych w zachodniej części Królestwa, głównie ze względów strategicznych<sup>5</sup>.

Linia kolejowa Łódź–Koluszki została uruchomiona 1 VI 1866 r., dzięki czemu Łódź uzyskała połączenie z ośrodkami gospodarczymi Królestwa Polskiego oraz, przez zbudowane w najbliższej przyszłości linie, z rynkami rosyjskimi<sup>6</sup>. Była to pierwsza w Królestwie prywatna inicjatywa, która została doprowadzona do pomyślnego zakończenia.

Lokalizację dworca przewidziano w rejonie ul. Przejazd (dzisiejsza Tuwima) i Targowej, według argumentacji Rady Miasta, w miejscu bardzo korzystnym, gdyż nie niosło to za sobą drastycznych zmian w zabudowie Łodzi<sup>7</sup>. Uważano wręcz, że połączenie owo powinno ożywić ten fragment miasta, ponieważ Nowa Dzielnica była nadal słabo rozwinięta. Zwracano również uwagę, że poprowadzenie kolei właśnie tą drogą sprawi, że najważniejsze zakłady przemysłowe, którym najbardziej zależało na budowie kolei, będą miały łatwy i nie wymagający dużych nakładów dostęp do niej. W konsekwencji efekty okazały się jednak odwrotne do zakładanych. Wybudowana linia kolejowa podzieliła obszar Nowej Dzielnicy, utrudniając na długie lata jej harmonijny rozwój, co uwidacznia się w krajobrazie miejskim do dzisiaj. Takie ułożenie dworca przeniosło natomiast centrum ówczesnej Łodzi z Rynku Nowego Miasta bardziej na południe, do ul. Dzielnej. To właśnie na tym obszarze zaczęły powstawać hotele, teatry i budynki użyteczności publicznej.

Dzięki nowemu połączeniu Łódź znalazła się na trasie jednej z najważniejszych linii w Królestwie Polskim. Imponujący wizerunek nowej linii kolejowej dają liczby statystyczne, według których

w latach 1871–1903 ilość towarów (wagowo) przewiezionych Koleją Fabryczno-Łódzką wzrosła ponad 14-krotnie, w tym wywożonych z Łodzi 8,5-krotnie (w latach 1875–1903), a przywożonych odpowiednio – 9,7-krotnie<sup>8</sup>.

Pomimo tak dużego importu surowców dla przemysłu włókienniczego, przywóz towarów miał również negatywne aspekty, w tym zbyt duży import żywności z terenów Królestwa, co osłabiało kontakty Łodzi z okolicznymi terenami.

W latach 70. XIX w. pojawiło się wiele innych inicjatyw związanych z rozbudową łódzkiego węzła komunikacyjnego. Większość z nich była torpedowana przez władze rosyjskie, głównie z powodów strategicznych.

<sup>5</sup> K. Badziak, *Geneza...*, s. 151.

<sup>6</sup> Ruch towarowy został uruchomiony wcześniej, w listopadzie 1865 r.

<sup>7</sup> Istniały również inne propozycje, w tym J. G. Blocha, lokalizacji dworca we wschodniej części miasta.

<sup>8</sup> K. Badziak, *Geneza...*, s. 152.

Rosjanie podchodzili m. in. sceptycznie do połączeń Królestwa ze Śląskiem obawiając się konfliktu zbrojnego z Prusami. Było to podyktowane również narastającą niechęcią przemysłowców moskiewskich do łódzkiego okręgu przemysłowego, co będzie się przejawiać m. in. w dyskryminacyjnej polityce władz odnośnie do taryf kolejowych i budowy dróg żelaznych w okręgu łódzkim.

Pomimo trudności zarząd Kolei Fabryczno-Łódzkiej rozpoczął w latach 80. XIX w. starania o dalsze połączenia w kierunku zachodnim. W 1880 r. powstał projekt przedłużenia linii w kierunku obecnego dworca Łódź Kaliska, który jednak został odrzucony ze względów finansowych. Wymagał on bowiem budowy systemu nasypów i wykupu znacznej części parceli w mieście, co stawiało go w rzędzie nierentownych. Inną propozycją była budowa linii od strony południowo-wschodniej w kierunku Pabianic, Łasku, Zduńskiej Woli i Kalisza. Została ona jednak także, jak wiele innych, odrzucona przez władze rosyjskie.

Jedną z najbardziej interesujących inicjatyw grupy łódzkich przemysłowców pod koniec lat 80. XIX w. były starania o budowę kolei obwodowej wokół miasta. Inicjatywa ta była spowodowana zbyt małymi możliwościami przewozowymi kolei fabrycznej oraz chęcią zmniejszenia kosztów transportu i składowania surowców przez łódzkie zakłady przemysłowe. Ze względu na lokalizację dworca fabrycznego, jego funkcjonalność i wydajność zaczęła gwałtownie spadać, a rozbudowa stacji towarowej była w zasadzie niemożliwa ze względu na nierentowność takiego przedsięwzięcia<sup>9</sup>. Problem odciążenia stacji Łódź Fabryczna od przyjmowania transportów węgla z Zagłębia Dąbrowskiego był jednak na tyle palący, że nawet zarząd Kolei Fabryczno-Łódzkiej, który nie zgadzał się na rozbudowę linii i odrzucał wszelkie podania przemysłowców o budowę bocznic kolejowych do ich zakładów, zdawał sobie sprawę z potrzeby stworzenia nowego projektu<sup>10</sup>.

Wobec opieszałości władz spółki inicjatywę przejęła grupa przemysłowców, na czele z Juliuszem Kunitzerem i Juliuszem Heinzlem, przy udziale inż. Stanisław Weisblatta<sup>11</sup>. Chodziło o uzyskanie kontroli nad rozbudową sieci kolei

<sup>9</sup> Sprawa przebudowy stacji Łódź Fabryczna pojawiła się ponownie w 1912 r. kiedy to Magistrat miejski w ramach prowadzonych prac zmierzających do upiększenia miasta zaprojektował zlikwidowanie składów węglowych zajmujących obszar pomiędzy ulicą Kolejową, Mikołajewską i Widzewską oraz między Widzewską i Skwerową z jednej strony, a przy ul. Węglowej z drugiej strony. Władze miejskie zaprojektowały przeniesienie składów w rejon tzw. Zagajnika, a Rada Zarządzająca Kolei przychyliła się do tej propozycji, szczególnie że większość wspomnianych terenów należała do niej [za: „Rozwój”, 23 II 1912, nr 69, s. 3].

<sup>10</sup> Wyjątkiem była zbudowana w 1878 r. bocznicą do zakładów K. Scheiblera, który był udziałowcem spółki.

<sup>11</sup> Już na początku roku 1879 inż. S. Weisblatt zwrócił się do ministra wojny z zapytaniem, czy istnieją ze strony tego resortu jakieś przeciwwskazania na budowę kolei obwodowej wokół Łodzi i do Zgierza oraz Pabianic.

towarowej na terenie Łodzi, a tym samym dużą częścią zysków wynikających z jej eksploatacji. Stawka, o jaką toczyła się walka była dosyć wysoka, szczególnie że w latach 1885–1888 dowóz towarów do Łodzi wzrósł o 25%, co sprawiało, że rocznie przybywało tu 60 tys. wagonów<sup>12</sup>. Ten, jedynie eksploatacyjny, charakter działalności J. G. Blocha będzie bardzo często podnoszony przez łódzkich przemysłowców w kolejnych pismach do władz gubernialnych.

Całościowy projekt inż. S. Weisblatt, który otrzymał od łódzkich przemysłowców pełnomocnictwo, przedstawił w grudniu 1889 r.<sup>13</sup> Zakładał on budowę obwodnicy składającej się z dwóch linii. Północna, o długości 5,3 wiorsty<sup>14</sup> (ok. 5654 m) miała biec od stacji Łódź Fabryczna do nowo projektowanej stacji Widzew i dalej przez krańcówkę przy ul. Średniej (dzisiejsza Pomorska), Bałuty, na Radogoszcz. Następnie miała skręcać na południe i kończyć się na zachód od fabryki Izraela Kalmanowicza Poznańskiego. Południowa linia miała natomiast przebiegać wzdłuż wybudowanej w 1878 r. odnogi Towarzystwa Akcyjnego K. Scheiblera, przez ulicę Zarzewską do ul. Kątnej (dzisiejsza Radwańska), przez projektowaną stację „Chojny” na przedłużeniu ul. Piotrkowskiej. Linia ta miała następnie dochodzić do rejonu późniejszej fabryki Szaji Rosenblatta, dając połączenie kolejowe południowo-zachodniej części miasta. Dzięki takiemu rozplanowaniu istniała możliwość przedłużenia torów do zakładów I. K. Poznańskiego i – w ten sposób – połączenia obu linii. Dalsze przedłużenie jest zresztą widoczne na planie z 1889 r. autorstwa Majewskiego<sup>15</sup>.

Wreszcie planowano budowę 12 bocznic kolejowych od linii północnej i południowej do zakładów fabrycznych udziałowców spółki. Razem z tymi odnogami projektowana kolej obwodowa biegnąca w najbliższym sąsiedztwie ówczesnych granic administracyjnych Łodzi, miała liczyć 16,3 wiorsty (ok. 17 388,5 m), a w przyszłości planowano jej przedłużenie do Pabianic i Zgierza<sup>16</sup>. Dzięki temu projektowi miasto miało uzyskać szereg udogodnień, w tym:

- 1) zwiększenie możliwości przewozowych węzła kolejowego,
- 2) zmniejszenie kosztów składu surowców,
- 3) zlikwidowanie uciążliwego transportu przez miasto,
- 4) poprawę komunikacji miejskiej,

<sup>12</sup> „Dziennik Łódzki”, 13 IV 1890, nr 82.

<sup>13</sup> Archiwum Państwowe w Łodzi [dalej: APL], Rząd Gubernialny Piotrkowski Wydział Administracyjny [dalej: RGP WA], sygn. 2095.

<sup>14</sup> Wiorsta – niemetryczna miara długości obowiązująca na obszarze Cesarstwa Rosyjskiego. Od 1835 r. 1 wiorsta = 1066,78 m.

<sup>15</sup> *Plan goroda Łodzi s ukazaniem znaczielniejszich fabrik i projektirujemago podiezdna go rielisowago puti*, Majewski, rkps barwny (1: 5040), 90 x 135 cm., APL, Zb. Kart., 530.

<sup>16</sup> *Dokumenty odnoszające k projektu łódzkiego obwodnego puti 1889–1896* [ze zbiorów WiMBP im. P., sygn. 29794], s. 1–8; W. Kuźko, *Droga Żelazna Fabryczno-Łódzka*, „Świat Kolei” 1998, nr 2.

5) poprawę stanu sanitarnego miasta poprzez przeniesienie części fabryk z centrum na jego obrzeża,

6) przeniesienie rejonu aktywizacji na zachód od Łodzi, na tereny do tej pory nie poddane zagospodarowaniu.

Jednocześnie kontrprojekt wysunął Zarząd Towarzystwa Akcyjnego Łódzkiej Drogi Żelaznej. W dniu 11/23 kwietnia 1891 r. odbyła się w tej sprawie specjalna narada z udziałem m. in. gubernatora piotrkowskiego Konstantego K. Millera, prezydenta Władysława Pieńkowskiego oraz radnych magistratu Łodzi, J. Heinzla oraz L. Meyera. Zarząd Towarzystwa projektował wybudowanie obwodnicy wokół Łodzi ściśle powiązanej z linią Kolei Fabryczno-Łódzkiej<sup>17</sup>. Plan poprowadzenia obwodnicy wokół miasta niewiele odbiegał od projektu inż. S. Weisblatta, z tym że nie planowano budowy nowej stacji na Widzewie, a przeniesienie jej na zachód od miasta i umieszczenie na terenie lasu miejskiego w pobliżu lokalizacji obecnego Dworca Kaliskiego. Miała to być w założeniu duża stacja towarowa, mogąca przyjmować znaczne ilości węgla. Planowano również budowę 13 odnóg fabrycznych o długości 6,35 wiorsty (ok. 6774 m), podobnie jak w planach Weisblatta. Ponadto zarząd Towarzystwa Kolei Fabryczno-Łódzkiej wysunął wariant B, w którym proponowano budowę od stacji Łódź Fabryczna trzech linii: głównej, która miała przebiegać od stacji Łódź Fabryczna przez istniejącą już linię Tow. Akc. K. Scheiblera do ul. Św. Emilii (obecnie ks. W. Tymienieckiego), skąd przez ul. Piotrkowską i Rynek Fabryczny miała dochodzić w pobliże zakładów Tow. Akc. I. K. Poznańskiego i mieć 6 odnóg fabrycznych; północną, do zakładów Biedermanna oraz podmiejską, od dworca Łódź Fabryczna na południe w rejon krańcówki ul. Piotrkowskiej, do zakładów Welkera i Stolarowa, skąd z kolei planowano budowę odnóg do zakładów Geyera, Allarta i Desurmonta<sup>18</sup>.

Oba projekty wywołały znaczne poruszenie, co dało podstawę do zwołania specjalnego zebrania władz gubernialnych, które podjęło decyzję o konieczności budowy kolei obwodowej połączonej z zakładami przemysłowymi i z nowymi stacjami do wyładunku węgla. Zebranie w zasadzie przychyliło się do projektu Weisblatta, jednocześnie nakazując porozumienie z Tow. Kolei Fabryczno-Łódzkiej oraz Magistratem. Rozpoczęły się więc gorączkowe zabiegi w tej sprawie, gdyż decyzja zebrania nie oznaczała jednoczesnego udzielenia koncesji S. Weisblattowi. W marcu 1892 r. specjalny memoriał w tej kwestii złożyła grupa łódzkich przemysłowców, która opowiedziała się za jego projektem. Zawarta została również oficjalna umowa, w której S. Weisblatt zobowiązywał się do zdobycia koncesji na budowę kolei obwodowej dla łódzkich przemysłowców. To ostateczne wydarzenie zostało spowodowane podniesieniem przez Blocha sprawy pełnomocnictwa S. Weisblatta. Bloch zgłosił bowiem

---

<sup>17</sup> Tamże.

<sup>18</sup> Tamże.

zarzut, że grupa jaką reprezentuje S. Weisblatt nie będzie w stanie przeprowadzić budowy linii ze względu na brak kapitału. Odpowiedzią na to było zawarcie przez Weisblatta porozumienia z zarządem Towarzystwa Drogi Warszawsko-Wiedeńskiej w celu wydzierżawienia części wagonów<sup>19</sup>.

Sprawa ta znalazła swoje odbicie także na szczeblu ministerialnym, gdzie polepszenie stanu dowozu i wywozu towarów było przedmiotem obrad specjalnej komisji, która doszła do wniosku o potrzebie budowy drugiej stacji, na której to miał się odbywać rozładunek węgla. Komisja, ze względów topograficznych, opowiedziała się za budową stacji między ul. Brzezińską i Zgierską. Władze miejskie i radni na zebraniu, w którym wzięli udział L. Meyer, H. Konstadt, E. Herbst, J. Heinzel, wypowiedzieli się za odrzuceniem budowy stacji w północnej części miasta, gdzie znajdowała się jedynie 1/10 wszystkich fabryk. Poza tym ruch na ul. Zgierskiej, Nowomiejskiej i Piotrkowskiej zostałby wówczas zwiększony i stanowiłby dużą uciążliwość dla miasta. Tym samym sprawa upadła. Od tego czasu rozpoczął się najprawdopodobniej spór pomiędzy grupą Heinzla a Poznańskim, który miał interes w umieszczeniu stacji właśnie w rejonie własnych fabryk<sup>20</sup>.

Koncepcja łódzkich przemysłowców była bardzo śmiała i perspektywiczna. Zakładała również budowę linii tramwajowej, za czym szczególnie optowały władze miejskie mające nadzieję na zwiększenie dochodów kasy miasta oraz remont ulic. Projekt grupy Kunitzera dawał przy tym większe szanse na rozbudowę węzła komunikacyjnego, ponieważ od linii Weisblatta bardzo łatwo mogły być poprowadzone odgałęzienia do Zgierza, Pabianic, Zduńskiej Woli i Ozorkowa, co stwarzało ogromne szanse rozwojowe dla regionu. Grupa Kunitzera okazała się zresztą na tyle zdeterminowana w swoich działaniach, że była gotowa na daleko idące ustępstwa wobec skarbu państwa dla zdobycia kontroli nad częścią łódzkiego węzła kolejowego. Stanowiła jednocześnie ogromną siłę, ponieważ za Kunitzerem stało 186 przemysłowców, z łącznym kapitałem 60 mln rb<sup>21</sup>.

W czasie sporu o budowę obwodnicy ujawniło się po raz kolejny negatywne stanowisko władz rosyjskich w stosunku do przemysłu łódzkiego. Pomimo że Komitet Ministrów potwierdził konieczność rozbudowy węzła kolejowego, to nie udzielono koncesji żadnej ze stron. Argumentowano to faktem, „że Łódź nie stanowi rosyjskiego centrum przemysłu włókienniczego”<sup>22</sup>. Niechęć rosyjskich władz wynikała z dążenia łódzkich przemysłowców, w tym grupy J. Kunitzera i J. Heinzla, do ograniczenia zysków Kolei Fabryczno-Łódzkiej, z której rząd miał zapewnione dochody. Nie był zatem zainteresowany przejęciem tych

<sup>19</sup> APŁ, Akta miasta Łodzi [dalej AmŁ], sygn. 952, s. 20.

<sup>20</sup> Tamże, s. 1–11.

<sup>21</sup> Por. K. Badziak, *Juliusz Kunitzer – symbol Łodzi*, [w:] *Polacy, Niemcy, Żydzi*, Łódź 1997.

<sup>22</sup> K. Badziak, *Geneza...*, s. 156.

zysków przez kapitał łódzki, szczególnie że w coraz większym stopniu zagrażał on kapitałowi rosyjskiemu i przemysłowcom moskiewskim. Problemem było jednocześnie to, że burżuazja moskiewska utożsamiała własne interesy z narodowymi<sup>23</sup>. Dlatego też walkę z przemysłem łódzkim w kręgach rosyjskich przedstawiano jako walkę o odnowę przemysłu narodowego. Była to po części reakcja na związki przemysłu łódzkiego z kapitałem niemieckim, który był zachęcany do inwestowania w Królestwie w latach 60. XIX w. Był to zresztą okres najintensywniejszego rozwoju przemysłu łódzkiego, co było w dużym stopniu rezultatem inwestycji niemieckich w regionie. Sytuacja uległa zmianie w latach 80. XIX w., kiedy to stosunki gospodarcze Rosji i Niemiec weszły w etap wojny. Przemysł rosyjski poczuł się wówczas zagrożony związkami Łodzi z bankami niemieckimi.

Kolejne obrady komisji powołanej w ministerstwie komunikacji w okresie od 30 lutego 1893 do maja 1895 r. nie przyniosły rezultatu. Żadna ze stron nie uzyskała na tyle silnego poparcia władz, aby wygrać walkę o koncesję. W maju 1896 r. odbyło się w sprawie łódzkiej kolei obwodowej kolejne zebranie w Ministerstwie Komunikacji z udziałem licznych ekspertów, które zdecydowało o udzieleniu odmowy Tow. Kolei Fabryczno-Łódzkiej w kwestii budowy sieci kolei transportowych w Łodzi, grupie Kunitzera natomiast prawa budowy kolei obwodowej<sup>24</sup>. Motywowano to zabezpieczeniem prawidłowego rozwoju łódzkiego przemysłu, w rzeczywistości zaś było to podyktowane niechęcią władz rosyjskich do rozbudowy łódzkiego węzła komunikacyjnego. Następstwem tej decyzji było zebranie w Magistracie łódzkim w sierpniu 1896 r., na którym omawiano konieczność budowy linii obwodowej, jednak władze nadal chciały uniknąć powierzenia jej eksploatacji jednej ze zwalczających się grup. Zastanawiano się zatem, czy istniałaby możliwość znalezienia towarzystwa lub osób, które zgodziłyby się na eksploatację takiej linii bądź też oddania jej towarzystwu Warszawskiej Drogi Żelaznej.

Na kolejne zebranie, 22 grudnia 1896 r., zaproszono przedstawicieli przemysłu łódzkiego, zgierskiego pabianickiego oraz Łódzkiego Konsorcjum Tramwajowego. Zaproszeni zostali również J. G. Boch i Władysław Knapski. Na zebraniu tym wysunięto projekt budowy dwóch stacji na południu oraz północy miasta, co byłoby korzystne dla przemysłowców ze względu na utrzymanie taryf. Całość linii znajdowałaby się w jednym ręku, nie wchodziłaby więc w grę możliwość ich przejęcia przez obcy kapitał. Całość linii miałaby długość 10 wiorst (10 667,8 m). Koncepcja ta była innym wariantem kolei obwodowej, której projekt ciągle nie znajdował uznania u władz<sup>25</sup>. Obie grupy

---

<sup>23</sup> Zresztą moskiewscy przemysłowcy już w 1889 r. czynili starania w celu zrównania taryf celnych.

<sup>24</sup> K. Badziak, *Geneza...*, s. 19–20.

<sup>25</sup> Tamże, s. 24.



spierały się do końca 1896 r. przedstawiając kolejne wersje projektów i zabiegając o poparcie w Warszawie i Petersburgu. Porozumienie na żadnej płaszczyźnie nie było jednak możliwe.

Najważniejsza dla dalszego rozwoju miasta była inicjatywa budowy nowego połączenia kolejowego Łodzi z Kaliszem i Warszawą. Plany takie pojawiały się już w latach 80. XIX w. w związku z coraz szybszym rozwojem miasta i jednoczesnym brakiem połączenia z zachodnią częścią Królestwa oraz Prusami, które to skutecznie utrudniało rozwój handlu w tym kierunku. Połączeniem takim była zainteresowana zarówno Łódź, jak i Warszawa, jednak władze rosyjskie w związku z walką celną z Niemcami nie były przychylnie podobnym inicjatywom i skutecznie utrudniały jakikolwiek postęp tego przedsięwzięcia. W związku z coraz większymi naciskami ze strony przedsiębiorców ostatecznie w 1898 r. została podjęta decyzja o budowie linii kolejowej, która miała połączyć Warszawę z Łodzią, Kaliszem i biec aż do granicy Prus. Koncesję na budowę linii otrzymało Towarzystwo Warszawsko-Wiedeńskiej Drogi Żelaznej, które początkowo (w pierwszej wersji) planowało omięcie Łodzi i poprowadzenie linii północną częścią regionu, przez Łęczycę i Łowicz. Dopiero druga wersja projektu zawierała projekt budowy dworca Łódź Kaliska<sup>26</sup>.

Problemem dla miasta była jednak lokalizacja stacji, a także poprowadzenie torów nowej kolei przez miasto. Ponieważ z budową nowej linii kolejowej wiązały się ogromne nakłady, jak również korzyści dla mieszkańców, problem ten był jednym z najważniejszych w oczach opinii publicznej. Najbardziej budową nowej kolei była jednak zainteresowana burżuazja łódzka, która brała najżywszy udział w pracach nad jej projektowaniem i budową. Władze miejskie zdecydowały nawet o powołaniu, w dniu 7 lutego 1901 r., specjalnej komisji w celu ustalenia lokalizacji dworca. W jej skład weszli najwięksi łódzcy fabrykanci – Maurycy Poznański, S. Silberstein, Emil Geyer, Alfred Biedermann, Bernard Birenzweig<sup>27</sup>.

Odbyło się wiele narad wyżej wspomnianej komisji, w których brali udział również prezydent miasta, radni oraz przedstawiciele przemysłu, a także właściciele gruntów miejskich. Obecni byli także przedstawiciele Kolei Fabryczno-Łódzkiej oraz Warszawsko-Kaliskiej<sup>28</sup>. Początkowo komisja doszła do wniosku, że najlepszą lokalizacją dla dworca będą tereny wsi Brus znajdującej się w niewielkiej odległości od miasta. Był to pierwszy z projektów, który jednak nie został przyjęty zbyt przychylnie. Twierdzono bowiem, że

---

<sup>26</sup> W. Leszkowicz, *Kolej Kaliska. Budowa. Eksploatacja. Znaczenie dla przemysłowego rozwoju*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970. [Por.:] A. Jankowski, *Szkice kolei kaliskiej*, „Naokoło świata” 1902, nr 27.

<sup>27</sup> „Rozwój” 1901, nr 34, s. 2.

<sup>28</sup> „Rozwój” 1901, nr 47, s. 2.

umieszczenie dworca na Brusie jest niemożliwe ze względu na zbyt duże oddalenie od miasta. Poza tym wymagałoby to ciągłych remontów Szosy Konstancyńskiej, która stałaby się główną arterią dojazdową. Komisja doszła więc do wniosku, że należy dworzec przybliżyć nieco do miasta i umieścić go pomiędzy szosą Karolewską a osadą fabryczną Mania na wschodnim skraju lasu miejskiego. Teren lasu miał zostać przekazany przez władze miejskie po cenie ustalonej przez powołanych do tego celu znawców<sup>29</sup>. Ponadto wnioskowano o budowę wąsko- i szerokotorowej linii od stacji pomiędzy cmentarzami miejskimi do Szosy Konstancyńskiej<sup>30</sup>. Jednocześnie przedstawiciele kolei Warszawsko-Kaliskiej przedstawili projekt budowy stacji towarowej i składów węgla na wysokości budowanej rzeźni miejskiej, który to projekt został poparty przez J. Kunitzera oraz E. Herbstą<sup>31</sup>. Problematyczna była jednak według nich lokalizacja stacji towarowej w lesie miejskim, ponieważ powodowało to zbyt duży wzrost kosztów budowy<sup>32</sup>.

Projektowi temu przeciwstawili się inni przemysłowcy oraz prezydent miasta, którzy uważali, że las miejski powinien pozostać nienaruszony ze względu na to, że stanowi miejsce wypoczynku dla mieszkańców miasta<sup>33</sup>. Proponowano za to budowę stacji między tym lasem a cmentarzem w pobliżu szosy konstancyńskiej. Troska o dobro lasu miejskiego była jednak w rzeczywistości czystą fikcją, ponieważ tak naprawdę chodziło o zarobienie jak największych pieniędzy na sprzedaży nieruchomości w tym rejonie Kolei Warszawsko-Kaliskiej. W przypadku umieszczenia dworca na terenie lasu miejskiego nie zyskiwał nikt<sup>34</sup>.

Na posiedzeniu 9 lutego 1901 r. wysunięto również koncepcję budowy dworca w jego dzisiejszej lokalizacji, która została częściowo poparta przez komisję. Kontrowersje wzbudziły jedynie bieg ul. Konstancyńskiej i potrzeba budowy wiaduktu<sup>35</sup>. Były zatem wówczas dwie koncepcje budowy dworca.

Tymczasem swoje poglądy na temat budowy dworca przedstawił J. Kunitzer. Zaproponował on jego wzniesienie na końcu ulicy Dzielnej oraz w rejonie tzw. Zagajnika i ul. Zagajnikowej (Kopcińskiego). Istniała tam już wtedy linia kolejowa w głębokim rowie, co ułatwiłoby budowę wiaduktów. Tam właśnie Kunitzer zaproponował zlokalizować centralny dworzec, natomiast przy ul. Rokicińskiej powstałby dworzec towarowy. Argumentował, że wszystkie większe miasta budują centralne dworce. Poza tym uważał koncepcję budowy dworca po stronie zachodniej miasta za szkodliwą, ponieważ byłby on wtedy

---

<sup>29</sup> APŁ, AmŁ, sygn. 6441, s. 146–147.

<sup>30</sup> Tamże, s. 2–3.

<sup>31</sup> Tamże, s. 5–6.

<sup>32</sup> Tamże, s. 153.

<sup>33</sup> Tamże, s. 6–7.

<sup>34</sup> Tamże, s. 8–9.

<sup>35</sup> „Rozwój”, 11 II 1901, nr 34, s. 2.

zbyt oddalony od niego<sup>36</sup>. Poza tym proponowany przez niego dworzec przeznaczony byłby dla wszystkich linii, Towarzystwo Kolei Warszawsko-Kaliskiej mogłoby wybudować dwa przystanki, w Radgoszczy i na Chojnach. Natomiast stacja towarowa, która miała zostać zbudowana przy ul. Rokicińskiej aż do ul. Przejazd, uzyskałaby lepszą lokalizację ze względu na to, że po tej stronie miasta znajdowało się więcej zakładów<sup>37</sup>.

Jego koncepcja spotkała się z negatywnym odbiorem przede wszystkim ze strony Dyrekcji Kolei Fabryczno-Łódzkiej, w którą zresztą była wymierzona. Stwierdziła ona, że część zakładanych przez Kunitzera korzyści z umiejscowienia dworca po wschodniej stronie spełnia już kolej obwodowa, zmiana nie jest więc potrzebna. Projektowi J. Kunitzera była przeciwna również część mieszkańców, którzy wykorzystując nadarzające się szanse sprzedali już swoje nieruchomości przy ul. św. Benedykta Towarzystwu Kolei Warszawsko-Kaliskiej<sup>38</sup>.

W tej sprawie Kunitzer czynił też zresztą zabiegi w Petersburgu, gdzie została wysłana specjalna komisja w celu przedstawienia władzom powstałych projektów. W jej skład wchodził J. Kunitzer, K. Scheibler, S. Karpow i I. Poznański<sup>39</sup>. Koncepcję Kunitzera popierał m. in. prezydent Pieńkowski<sup>40</sup>. Nowe zebranie miało się odbyć 25 II 1901 r., tzn. po powrocie komisji z Petersburga, co miało nastąpić 17 II 1901<sup>41</sup>.

Powzięto wtedy decyzję o przybliżeniu dworca do miasta. Przedstawiciele miasta zażądali, aby stacja powstała pomiędzy drogami do Konstąntynowa i Karolewa. Przy czym miały powstać cztery wiadukty: na Szosie Konstąntynowskiej, na przedłużeniu ul. Św. Benedykta, ul. Andrzeja, Szosie Karolewskiej. Ostatecznie przedstawiciele Kolei Fabryczno-Łódzkiej oraz Warszawsko-Kaliskiej zgodzili się na to rozwiązanie, jednak zażądali zaniechania budowy wiaduktów na ul. ul. Benedykta i Andrzeja ze względów technicznych i finansowych<sup>42</sup>. Ostatecznej decyzji jednak nadal nie było.

W marcu 1901 r. odbyło się specjalne posiedzenie obywateli Łodzi z udziałem gubernatora K. K. Millera, na którym J. Kunitzer przedstawił ponownie wnioski o budowę dworca na przedłużeniu ul. Dzielnej (dziś Zielona). Magistrat jednak w tym czasie zmienił już zdanie, wobec czego koncepcja Kunitzera upadła<sup>43</sup>. Również generał gubernator w Warszawie

---

<sup>36</sup> APŁ, AmŁ, sygn. 6441, s. 155.

<sup>37</sup> „Rozwój”, 16 III 1901, nr 63, s. 3.

<sup>38</sup> Tamże.

<sup>39</sup> Tamże, 9 III 1901, nr 57, s. 2.

<sup>40</sup> Tamże, 16 III 1901, nr 63, s. 3.

<sup>41</sup> APŁ, AmŁ, sygn. 6441, s. 119.

<sup>42</sup> „Rozwój”, 1 III 1901, nr 50, s. 1.

<sup>43</sup> APŁ, AmŁ, sygn. 6441, s. 159–160.

przychylnie odniósł się do koncepcji budowy dworca na terenie lasu miejskiego<sup>44</sup>.

Ostatecznie zdecydowano się poprowadzić ją po zachodniej stronie miasta, wzdłuż wschodniej granicy lasu miejskiego, tak aby uniknąć wysokich kosztów wykupu ziemi od właścicieli w innych częściach Łodzi lub też wyburzenia istniejących już zabudowań. Ponieważ las był własnością miasta, jego wycięcie nie pociągało za sobą żadnych problemów finansowych. Jak wynika z planu dołączonego do Akt Miasta dotyczącego zajęcia lasu miejskiego w związku z ową regulacją, pod budowę nowej linii został przeznaczony pas ziemi biegnący od granicy miasta na północy, wzdłuż wschodniej granicy lasu miejskiego do ul. Konstantynowskiej, a następnie dalej na południe do ul. Karolewskiej<sup>45</sup>. W tym miejscu skręcał on na wschód, aż do granic miejskich na południu. Na tym obszarze została zajęta pod budowę nowej kolei znaczna część lasu, powiększając zajęty teren w kierunku wschodnim. Było to konieczne ze względu na fakt, że właśnie w tym miejscu miał powstać dworzec, jak również na rozjazd torów, które biegły w kierunku południowym (kolej obwodowa) oraz południowo-zachodnim (kierunek na Pabianice i Kalisz)<sup>46</sup>. Zajęty obszar został wyrównany, zbudowano nasyp, po którym poprowadzono nową linię kolejową. Poprzez zabranie pod budowę tak dużego obszaru, w części południowej został odcięty od reszty lasu miejskiego fragment, który wcześniej był zwany „Złotym weselem”, dochodzący do przedłużonej na południe ul. Pańskiej (dzisiejsza Żeromskiego). Fragment ten został w 1904 r. zamieniony na największy na obszarze miasta park miejski o powierzchni 50 ha, którego zagospodarowaniem zajął się znany warszawski ogrodnik Teodor Chrząński<sup>47</sup>. Nową linię otwarto 2 listopada 1902 r. Było to połączenie szerokotorowe (1523 mm), które na rozstaw normalny zmienili dopiero Niemcy podczas I wojny światowej<sup>48</sup>.

W tym samym okresie nastąpiła dalsza rozbudowa węzła kolejowego wokół Łodzi. Ostateczna walka o koncesję na budowę kolei obwodowej zakończyła się zwycięstwem zarządu Kolei Fabryczno-Łódzkiej, który jednak zdołał zrealizować jedynie południowy jej odcinek. Było to porażką grupy łódzkich przemysłowców, szczególnie że nie powstały bocznic fabryczne do zakładów przemysłowych, których budowa była w projekcie jedną z najważniejszych spraw. Jednocześnie udzielona koncesja pozwoliła na budowę tzw. linii koluszkowskiej, która razem z odcinkiem łączącym stację Łódź Fabryczna ze stacją w Chojnach będzie stanowić południową część kolei obwodowej. Jak widać, w rzeczywistości linia ta została poprowadzona bardziej na południe, co

<sup>44</sup> „Rozwój”, 28 III 1901, nr 72, s. 2.

<sup>45</sup> APŁ, AmŁ, sygn. 1969. Plan dołączony do akt pochodzi z 1904 r.

<sup>46</sup> K. Stefański, *Jak zbudowano przemyślową Łódź*, Łódź 2001, s. 151.

<sup>47</sup> Tamże.

<sup>48</sup> W. Źródłak, J. Wójtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska komunikacja tramwajowa 1901–2001*, Łódź 2001, s. 5.

motywowano uwarunkowaniami technicznymi, a co w dużym stopniu odsunęło budowę dalszych zakładów w tym rejonie od centrum miasta. Budowa linii koluszkowskiej oraz jej oddanie do użytku w 1903 r. pozwoliły na bezprzeładunkowy transport węgla do zakładów. Dzięki niej powstały stacje Chojny, Karolew, Widzew, Andrzejów, które w dużym stopniu wpłynęły na odciążenie dworca Łódź Fabryczna<sup>49</sup>. Ostatnim elementem, który zamknął okres rozwoju łódzkiego węzła kolejowego przed wybuchem I wojny światowej, była budowa połączenia stacji Karolew i Łódź Kaliska w 1908 r. Dzięki temu obie linie, mające odmienne szerokości torów, uzyskały ze sobą połączenie.

Na przełomie XIX i XX w. powstało jeszcze kilka projektów mających na celu rozbudowę łódzkiego węzła kolejowego. Jednym z ciekawszych, który mógł wpłynąć bardzo pozytywnie na rozwój nie tylko Łodzi, ale również regionu, był projekt przedłożony w 1910 r. przez Adriana Chełmickiego. Dotyczył budowy linii z Łodzi przez Zgierz, Ozorków, Łęczycę, Kutno, Gostynin, Sierpów, w pobliżu osady Okalewo, do miasteczka Karf w Prusach. Projekt ten był kolejną wersją planów budowy połączenia z Prusami, o co łódzcy przemysłowcy zabiegali od lat 70. XIX w., a co spotykało się z niechętnym przyjęciem władz rosyjskich. Budowę miał prowadzić inż. F. Karpowicz, a pierwsze zebranie w tej sprawie zostało zwołane przez radnego K. Eiserta. Na spotkaniu tym zebrała się cała elita ówczesnej przemysłowej Łodzi, na czele z baronem J. Heinzlem. Konsorcjum, które zwróciło się do miasta z tą propozycją, nie planowało budowy nowego dworca osobowego, a chciało korzystać z istniejącej już stacji Kolei Kaliskiej. Największe znaczenie miała jednak budowa nowej stacji towarowej, którą planowano ulokować przy szosie do Aleksandrowa. Władze miasta nie chciały jednak wyrazić na to zgody, gdyż w takim wypadku musiałyby poświęcić pod tę inwestycję część lasu miejskiego. Poza tym zbyt duże oddalenie stacji od miasta nie podobało się łódzkim przemysłowcom. Tymczasem w 1912 r. Towarzystwo Kolei Fabryczno-Łódzkiej otrzymało koncesję na budowę konkurencyjnej linii Łódź-Łęczycza, co spowodowało zaniechanie projektu Chełmickiego. Projekt ten był niezwykle ciekawy z uwagi na ciągły fakt braku połączenia z obszarem Prus, a tym samym utrudnienia w transporcie towarów i wymianie handlowej. Poza tym dawał on możliwość rozwoju miastom znajdującym się w północnej części regionu łódzkiego, w tym stanowił ogromną szansę dla Ozorkowa i Łęczycy<sup>50</sup>.

W okresie do 1914 r. nastąpił jedynie częściowy rozwój węzła kolejowego w rejonie Łodzi. Pomimo to, bardzo silny czynnik miastotwórczy, jakim okazała się w tym przypadku komunikacja, określił jego rolę jako centrum tworzącej się aglomeracji. Został on zapoczątkowany przez połączenie z koleją Warszawsko-Wiedeńską, które otworzyło przemysłowi łódzkiemu drogę do nowych rynków

---

<sup>49</sup> K. Badziak, *Geneza...*, s. 159.

<sup>50</sup> APŁ, AmŁ, sygn. 1995.

zbytu, dając jednocześnie możliwość zmniejszenia kosztów transportu surowców. Dalsze przedsięwzięcia, szczególnie z lat 80. XIX w. miały na celu intensyfikację produkcji, jak również uzależnienie mniejszych ośrodków przemysłowych regionu od Łodzi. Zarówno budowa Kolei Kaliskiej, jak i projekt stworzenia tramwajów podmiejskich, zbudują system komunikacyjny łączący Łódź z największymi ośrodkami w regionie<sup>51</sup>. Przyspieszy to rozwój takich miejscowości, jak Zgierz, Aleksandrów, Konstantynów, Ozorków, Pabianice, zmieniając bardzo często cały układ urbanistyczny tych miast. W tym okresie jednak ani ze strony Magistratu Łodzi, ani władz poszczególnych miejscowości połączenia podmiejskie nie były niestety doceniane, traktowano je jako zwykłą działalność gospodarczą.

Problem rozwoju miast satelickich aglomeracji łódzkiej jest jednak tematem oddzielnych badań. W każdym z przypadków sieć komunikacyjna miała decydujące znaczenie dla przemian w charakterze ich zagospodarowania. Jest to szczególnie widoczne na przykładzie obszarów podmiejskich Łodzi, gdzie budowa południowej części kolei obwodowej stworzyła granicę późniejszych przemian w zagospodarowaniu tych obszarów, na których coraz częściej lokowane będą zakłady przemysłowe. To odejście od charakteru rolniczego w zagospodarowaniu przestrzennym i rozpoczęcie stopniowej parcelacji tych obszarów było początkiem budowania wokół miasta strefy podmiejskiej, tak charakterystycznej dla kształtowania się aglomeracji. Akcja parcelacyjna nabrała żywiołowego charakteru już w latach 90. XIX w. i trwała aż do wybuchu I wojny światowej, zmieniając charakter takich podłódzkich wsi, jak Chojny, Karolew, Widzew, Stoki, Retkinia, Brus. W większości z nich lub w najbliższym ich sąsiedztwie, powstały jednak wcześniej stacje kolejowe. Jest to dowód na to, że komunikacja stała się jednym z najważniejszych czynników kształtujących aglomerację łódzką, dając możliwość rozwoju poszczególnym mniejszym i większym ośrodkom miejskim, przyspieszając zmianę charakteru zagospodarowania przestrzennego przede wszystkim obszarów podmiejskich Łodzi oraz najbliższych terenów rolniczych.

*Piotr Kulesza*

#### **EXPANSION OF THE RAILWAY SYSTEM AS A FACTOR OF ŁÓDŹ AGGLOMERATION UNTIL 1914**

Disquisition on junction as a factor that forms progress of the Łódź agglomeration seems to be an extremely important topic for the study about this subject. Building the line connecting the city by the Warsaw-Vienna's railway, and then Kaliska Railway gave Łódź a line with the most

---

<sup>51</sup> W. Źródłak, J. Wójtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*

important market, but what's more, it made the most significant industry centre in the whole region.

This article talks over the plans of the forward expansion of Łódź XIX/XX century junction, from which some part of them was unfortunately unrealized. It gave evidence of the action character and the swing of the Łódź industry group on the front with Juliusz Kunitzer, courageously competing with the groups connected with Russian capital. The most interesting project, which came by only partial realization, was obviously a bypass railway building, which was supposed to reduce the cost of the transportation and material depot. It gave the possibility to build the branches to Pabianice, Zgierz and other cities of the region, but it wasn't exploited because of the strategical points. Building the line turned into north side, connecting Łódź with Prussia, which had given a chance to develop of the cities such as Ozorków or Łęczyca, was unrealized either. Similar plans of constructing the line turned into south side, to connect directly Łódź with Silesia were also torpedoed by the Russian authorities. These are only examples of thinking about Łódź as an agglomeration centre, which show how big potential that city and region had. This is an evidence of how the communication became one of the most important factor forming Łódź agglomeration giving a possibility to develop particular smaller and bigger urban centre, accelerating the changes of a spatial management character of the suburban Łódź areas.