

LEGIONÓW/PRÓCHNIKA

PIOTRKOWSKA 3

W PODWÓRKU

MIEŚCIŁ SIĘ DAWNIEJ HOTEL DLA PRZYJEZDNYCH. ALE POKÓJ DLA GOŚCIA TO NIE WSZYSTKO — POTRZEBNE BYŁY JESZCZE STAJNIE, W KTÓRYCH SPAŁY KONIE ORAZ STACJONOWAŁY WOZY I KARETY. TAK BOWIEM ZACZYNAŁA SIĘ HISTORIA ŁÓDZKIEJ KOMUNIKACJI. JEJ ROZWÓJ NASTĘPOWAŁ JEDNAK SZYBKO, A POŚRÓD KOLEJNYCH JEJ ETAPÓW PRZYSZEDŁ I CZAS NA SŁYNNE ŁÓDZKIE TRAMWAJE. TRZEBA WIEDZIEĆ, ŻE BYŁY TO PIERWSZE TRAMWAJE ELEKTRYCZNE NA ZIEMIACH POLSKICH!

Początkowo przybywający do Łodzi wędrowiec mógł liczyć na nocleg w zajeździe. Do jego dyspozycji był np. ten o wdzięcznej nazwie *Paradyż* – w ogrodzie przy Piotrkowskiej 175 i zajazd na Nowym Mieście.

Pierwszy łódzki hotel powstał przy Piotrkowskiej 3. Jego właściciel

– Antoni Engel, odwołując się do popularnej wówczas mody na francuszczyznę, nazywał go *Hotel de Pologne*. Zbudowany w 1855 roku budynek posiadał jedno piętro i oferował gościom sześćdziesiąt miejsc noclegowych. Do 1904 roku hotel oświetlany był przy pomocy świec. Wśród gości znaleźli się emisariusze Tymczasowego Rządu Narodowego, działający podczas powstania styczniowego. Podwórko Hotelu Polskiego zagospodarowano na pomieszczenia dla koni i powozów, którymi przyjeżdżali co zaniejsi goście.

Komunikacja na Piotrkowskiej

Ulica Piotrkowska, stanowiąc ważną trasę komunikacyjną, musiała posiadać infrastrukturę obsługującą transport. Początkowo były to KUŹNIE, które mieściły się często w podwórkach. W latach czterdziestych XIX wieku po Łodzi jeździły **ĐOROŹKI**. Pośród szczegółowych przepisów obowiązujących dorożkarzy, jeden z nich tyczył się koni. Zwierzęta musiały być zdrowe i silne, albowiem: *chorowitych, kaleków, a tym bardziej parszywych lub innych obrzydliwie choroby cierpiących, jak też łękliwych, znarowionych, nieujeżdżonych, niesfornych do dorożki pod najem używać nie należy*.

Duże zmiany wprowadził rok 1898, kiedy to przez ulicę Piotrkowską przejechały **PIERWSZE W KRÓLESTWIE POLSKIM ELEKTRYCZNE TRAMWAJE**. Dla przybyłych ze wsi taki wynalazek był niezro-

zumiałym dziwowiskiem. Wielu nie mogło uwierzyć, że oto mają przed własnymi oczyma *tramwaj, co bez konia chodzi* – jak nazywano w Łodzi nowy pojazd. Ponieważ wśród łodzian było wielu analfabetów, tabliczki z numerami linii tramwajów były zróżnicowane kształtem i kolorami. Na przykład tramwaj linii 4 posiadał czarną cyfrę na zielonej kwadratowej tarczy, a linii 3 miał żółtą tabliczkę w kształcie gwiazdy.

Pisał o tym Julian Tuwim w *Kwiatach polskich*:

NA CMENTARZ ŻÓŁTA TRÓJKA WIEDZIE,
DO DOMU SZÓSTKA GRANATOWA,
ZIELONĄ CZWÓRKĄ SIĘ DOJEDZIE DO ZIELONEGO HELENOWA (...)
JUŹ NIE PAMIĘTAM JAK ÓSEMKA...
ŻÓŁTA Z NIEBIESKIM CZY W PASEMKA?
NIC NIE WIEM... PRZEWROCONA NA BOK
NA SZYNACH LEŻY BARYKADA
W POPRZEK PRZEZ JEZDNIĘ (GDZIE BYŁ ZIELKE,
A NAPRZECIWKO PETERSILGE).

Pojawienie się szyn tramwajowych zmieniło krajobraz ulicy. Wymieniono tradycyjną nawierzchnię – bruk. Zastąpiono go drewnianą, sosnową kostką, którą układano na cementowo-betonowym

podłożu. Wymagała ona znacznie częstszych remontów niż bruk. Rynsztoki dalej budowano z polnych kamieni. Nie rozwiązało to jednak problemu jakości nawierzchni ulicy Piotrkowskiej, która od lat była obciążona transportem. Problem z nawierzchnią powoli stawał się „wiecznie aktualny”. Na ulicach dochodzących do Piotrkowskiej nie było bynajmniej lepiej. Przekonał się o tym jeden z odwiedzających Łódź gości, któremu przydarzyła się bardzo



TRAMWAJ NA ULICY PIOTRKOWSKIEJ

ŹRÓDŁO: PRYWATNE ARCHIWUM RYSZARDA BONISŁAWSKIEGO

niemiła przygoda. W 1912 roku, w drodze z Brzezin do Łodzi, na ulicy Średniej (dzisiejszej Pomorskiej) jego bryczka wraz z końmi wpadła do wielkiej jamy. Przechodzący ulicą robotnicy pośpieszyli na ratunek. Bohater wydarzenia ocknął się dopiero w szpitalu. Trzy dni leżał tam nieprzytomny. Oprócz bryczki i koni stracił jeszcze gotówkę, którą miał w kieszeni. Do tego woźnica nieszczęśnik już nigdy nie wrócił do zdrowia. **ULICZNE JAMY** pojawiały się za sprawą mieszkańców miasta, którzy wybierali piasek spod ulicy. Wykorzystywali go do własnych celów, wypełniając pozostawioną lukę śmieciami. Policja patrzyła przez palce na te wyczyny, a w mieście mawiano: *W Łodzi wszystko można, tylko z ostrożną...*

W 1901 roku po Piotrkowskiej zaczęły jeździć **PIERWSZE SAMOCHODY** zwane *automobilami*. Mieszkańcy nie byli im przychylni. Jeden z pierwszych łódzkich automobilistów – bogaty przemysłowiec przeżył przykry incydent. Jego samochód popsuł się na środku ulicy. Podczas gdy mechanicy próbowali naprawić pojazd, złośliwi dorożkarze wykrzykiwali: – Podsyp owsa, to ruszy! Przechodnie na ten widok pękali ze śmiechu!

W 1925 roku komunikację miejską wspomogło kilka dorożek samochodowych zwanych *taksisami*. To dla nich powstała na placu Wolności pierwsza w Łodzi stacja benzynowa. Choć początki komunikacji były niełatwe, to już w 1937 roku po ulicach Łodzi jeździło

250 taksówek, 950 dorożek, 1500 wozów konnych, 800 prywatnych samochodów, 500 motocykli i 7000 rowerów.

Z innych ważnych wydarzeń, związanych z komunikacją w Łodzi, należy odnotować otwarcie w roku 1865 połączenia kolejowego i budowę dworca przy ulicy Widzewskiej. Centrum miasta przesunęło się tym samym w okolice środkowej części ulicy Piotrkowskiej, czyniąc jednocześnie ten fragment najbardziej reprezentacyjnym. Tutaj bowiem z dworca przybywali do miasta ludzie posiadający pieniądze – kupcy, przemysłowcy, bankierzy. Nocowali przede wszystkim w hotelu Victoria (Piotrkowska 67) i w istniejącym do dzisiaj hotelu Grand (Piotrkowska 72).

Dziś po części ulicy Piotrkowskiej nie jeżdżą już tramwaje, nie spotkamy też konnej dorożki. W podwórkach możemy jeszcze znaleźć pamiątki tamtych czasów – dawne stajnie, wozownie oraz pachołki stojące przy wjeździe do bram. Chroniły one przed zniszczeniem ściany i narożniki bram, którym groziło otarcie piastami kół wjeżdżających wozów i karet. Na ścianach kamienic można zaś zobaczyć gdzieś tam niewielkie tarcze z hakiem, które były częścią trakcji tramwajowej. Warto też uważnie przyjrzeć się skrzyżowaniu ulic Piotrkowskiej i Jarcza. Na rogu kamienicy znajdują się zrekonstruowana budka, z której od 1951 roku policjant kierował ruchem.



PCHAMY SYRENKĘ, ŹRÓDŁO: ZBIORY WiMBP W ŁODZI