

„TURYZM” 1998, t. 8, z. 2

*Sylvia Kaczmarek*

XIX-WIECZNE TERENY PRZEMYSŁOWE ŁODZI  
JAKO ELEMENT POTENCJAŁU TURYSTYCZNEGO  
LES TERRAINS INDUSTRIELS DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE  
EN TANT QU'ÉLÉMENTS DU POTENTIEL TOURISTIQUE  
THE 19TH CENTURY INDUSTRIAL AREAS OF ŁODZ  
AS AN ELEMENT OF TOURIST POTENTIAL

Ostatnie dziesięciolecie przyniosło znaczny wzrost zainteresowania tzw. turystyką miejską (*urban tourism*). Pobyty w dużych miastach są z reguły krótkie, trwają 2–3 dni, a ich program przewiduje obok elementów poznawczych (zwiedzanie) w równym stopniu istotną grupę zachowań takich jak zakupy i rozrywka. Motywy spędzenia kilku wolnych dni w mieście mają zatem bardzo często charakter przyjemnościowy (L a w 1994). Zaspokojenie potrzeb tego rodzaju jak chęć dokonania zakupów (często towarów luksusowych), uczestniczenia w ważnych wydarzeniach kulturalnych (wystawy, koncerty), a także w zabawach i rozrywkach (teatry, kina, kluby), nie wymaga szczególnych walorów przyrodniczych czy krajobrazowych, a raczej dobrze zorganizowanej i interesująco zaprojektowanej przestrzeni miejskiej usytuowanej w centrum.

Tradycyjny zakres pojęcia „turystyka” współcześnie znacznie się rozszerzył. Mianem „turysty” określa się wszystkich podróżujących dobrowolnie, w celach innych niż zarobkowe, nie precyzując w zasadzie czy ich wyjazdy mają charakter wypoczynkowy, poznawczy, edukacyjny czy rodzinny. Niektórzy skłonni są traktować jako specjalny rodzaj turystów tych, których działalność zawodowa wymaga częstego podróżowania w kraju czy w świecie, jak również tych, którzy przemieszczają się z powodów religijnych (pielgrzymowanie) czy zdrowotnych (pobyty w uzdrowiskach). Zatem jednoznaczne i ściśle określenie kim właściwie jest współczesny turysta nie jest łatwe. Stosowana aktualnie definicja przyjmuje, że pojęcie „turystyka” obejmuje każdą formę podróży związaną z przemieszczeniami czasowymi, krótkotrwałymi, do miejsc docelowych (przeznacze-

nia) położonych poza miejscem ich zamieszkania i pracy oraz aktywności wykonywane w tych miejscach (M e d l i k 1993).

Zróznicowane motywy, którymi kierują się współcześnie uczestnicy ruchu turystycznego pozwalają przyjąć, że większość miast, w tym również przemysłowe, może stać się atrakcyjnym produktem turystycznym. Zainteresowanie miastami przemysłowymi jako kierunkami wyjazdów turystycznych jest zjawiskiem bardzo pozytywnym z wielu powodów. Pojawiający się w tych miastach przybysze – turyści stanowią jeden z istotnych czynników stymulujących rozwój sektora usług: zróżnicowanych i wyspecjalizowanych, co niewątpliwie sprzyja rozwojowi gospodarczemu. Tworzą się nowe miejsca pracy, wzrasta dynamika inwestycji, zmienia się przestrzeń i zabudowa. Powstaje nowy wizerunek miast przemysłowych jako miejsc atrakcyjnych, ciekawych, wartych odwiedzenia, gdzie można interesująco, przyjemnie i w oryginalny sposób spędzić czas wolny. Właściwie przygotowana oferta miasta przemysłowego może stać się bardzo atrakcyjnym produktem w turystyce miejskiej. Doskonale ilustrują zasadność tej tezy przykłady takich miast brytyjskich jak Glasgow, Bradford czy Manchester, gdzie w ciągu ostatniego dziesięciolecia notuje się istotne zwiększenie liczby odwiedzających je w celach przyjemnościowo-poznawczo-turystycznych (K a c z m a r e k 1997, L a w 1994).

Jednocześnie stopniowo wzrasta zainteresowanie historią rozwoju cywilizacji przemysłowej powodujące nasilenie ruchu turystycznego motywowanego chęcią poznania zachowanych w oryginalnej, pierwotnej formie XIX-wiecznych obszarów przemysłowych. Zjawisko to określa się często mianem „archeologii przemysłowej”. Najwartościowsze i najlepiej zachowane fragmenty terenów przemysłowych pozostawione w oryginalnej postaci (charakterystycznej dla okresu powstania i rozkwitu) i udostępniane zwiedzającym, stanowią na pewno atrakcję turystyczną, dokumentującą historię rozwoju nowoczesnej cywilizacji.

Przystosowanie dawnych terenów przemysłowych dla potrzeb zwiedzających przybiera bardzo różną postać. Przedmiotem ekspozycji – zwiedzania mogą być zarówno budowle, hale fabryczne z zachowaniem ich oryginalnej funkcji (produkcja), jak i urządzenia techniczne i komunikacyjne (linie kolejowe, wiadukty, stacje pomp, kanały, śluzy itd.). Innym sposobem prezentacji dziedzictwa przemysłowego jest jego adaptacja, czyli wykorzystanie budowli fabrycznych do nowych funkcji, atrakcyjnych dla zwiedzających. W dawnych budynkach przemysłowych lokuje się więc sale muzealne, wystawiennicze, parki rozrywki, instytucje kultury, obiekty sportowe, a także hotele i restauracje. Tym samym mamy w tym wariancie do czynienia z wprowadzeniem w historyczną tkanę miejską nowych funkcji adresowanych do innych grup odbiorców. Obszar przemysłowy staje się więc w efekcie miejscem spędzania czasu wolnego, atrakcyjnym i pożądanym, co zdecydowanie zmienia jego wizerunek i sposób, w jaki jest odbierany. Nowy obraz miasta przemysłowego jako atrakcji tu-

rystycznej identyfikowany jest przez coraz liczniejsze grono odbiorców, co doskonale potwierdzają przykłady brytyjskie (K a c z m a r e k 1998b).

Wobec prezentowanego powyżej nowego sposobu postrzegania miast przemysłowych i traktowania ich jako atrakcji turystycznej Łódź, z jej zachowanymi zespołami fabryczno-rezydencjonalnymi pochodzącymi z II połowy XIX w., dysponuje imponującym potencjałem (K a c z m a r e k, L i s z e w s k i 1997).

Dynamiczny rozwój Łodzi jako miasta przemysłowego zapoczątkowany w latach dwudziestych XIX w. pozostawił w strukturze miasta trwałą spuściznę. Stanowi ją oryginalny układ urbanistyczny centralnej części obszaru dzisiejszego Śródmieścia, położonej wzdłuż ulicy Piotrkowskiej oraz w jej najbliższym sąsiedztwie. W jego skład wchodzi historyczne jednostki morfologiczne: Nowe Miasto, osada Łódka, posiadła wodno-fabryczne, Nowa Dzielnica, wszystkie założone planowo w latach 1821–1840, intensywnie zabudowywane w II połowie XIX i na początku XX w. Wspomniany relikw urbanistyczny jest dziś niewątpliwie atrakcyjnym elementem historii planowania miast w Polsce, czytelnym w strukturze przestrzennej współczesnej Łodzi (O s t r o w s k i 1984, R y n - k o w s k a 1970).

Obok układu urbanistycznego wartościowym walorem turystycznym miasta jest architektura, głównie eklektyczna, z końca XIX i początków XX w., którą tworzą: zespoły fabryczno-rezydencjonalne, osiedla robotnicze, pałace, kamienice, fabryki i inne budynki użyteczności publicznej. Są to obiekty w większości przypadków ciągle jeszcze nieźle zachowane, często posiadające unikalne rozwiązania konstrukcyjne, reprezentujące nowatorskie w ówczesnym czasie podejście do funkcji, formy, a zwłaszcza detalu architektonicznego (P o p ł a w s k a 1973, 1992).

Wśród nich szczególną uwagę zwrócić należy na zabudowę przemysłową, w tym zwłaszcza na fragment Łodzi odpowiadający dawnej dzielnicy posiadł wodno-fabrycznych. Usytuowany jest tam największy w Łodzi zespół fabryczno-rezydencjonalny z osiedlem domów robotniczych na Księżym Młynie. W jego skład wchodzi: zabudowa fabryczna przy ul. Tymienieckiego (dawniej św. Emilii), mieszcząca pierwszą w Łodzi wielkoprzemysłową przędzalnię na 70 tys. wrzecion, wybudowaną w latach 1870–1873, rezydencja dyrektora fabryki i zięcia Karola Scheiblera – Edwarda Herbsta (lata budowy 1875–1877), domy robotnicze (1875), remiza straży pożarnej i sklepy (1883) oraz zorganizowana przestrzennie zieleń.

Podstawą kompozycji przestrzennej zespołu są przecinające się pod kątem prostym ulice Tymienieckiego i Przędzalniana, które wyznaczają kwartały o różnych funkcjach. W kwartale południowo-zachodnim znajduje się monumentalna zabudowa fabryczna z ośmiobocznymi wieżami przeznaczonymi na klatki schodowe, dźwigi i sanitariaty, z osią głównego budynku podkreśloną dwoma ryzalitami. Budynek przędzalni na Księżym Młynie zaprojektowany przez Hilaro Majewskiego był wielokrotnie wzorem dla projektantów fabryk wznoszo-

nych w latach późniejszych w Łodzi (P o p ł a w s k a 1973). Kwartał południowo-wschodni przeznaczony był na rezydencję Edwarda i Matyldy (z d. Scheibler) Herbstów. W jej skład wchodzi: neorenesansowa willa, stajnie, wozownia oraz oranżeria, również zaprojektowane przez Hilarego Majewskiego. W ówczesnym czasie rezydencja ta miała jeden z najpiękniejszych parków-ogrodów w Łodzi, którego niewielkie fragmenty odtworzono podczas prowadzonych prac rekonstrukcyjno-konserwatorskich zakończonych w początku lat dziewięćdziesiątych. Obecnie w budynku mieści się „Rezydencja Księży Młyn – muzeum wnętrz fabrykanckich” (jest to filia Muzeum Sztuki). W 1991 r. obiekt uhonorowano nagrodą „Europa Nostra”, przyznawaną za najlepiej przeprowadzone prace konserwatorskie w zespołach zabytkowych.

Usytuowane w kwartale północno-zachodnim osiedle robotnicze ma prosty, przejrzysty układ funkcjonalno-przestrzenny. Osią kompozycyjną jest szeroka aleja biegnąca między głównym budynkiem przemysłowym i szkołą. Po obu jej stronach znajdują się dwa szeregi złożone z sześciu jednopiętrowych domów mieszkalnych z towarzyszącymi im budynkami gospodarczymi (składziki i toalety). Trzeci szereg dziesięciu domów robotniczych tworzy zachodnią pierzeję ul. Przędzalnianej. Osobno usytuowano w kompleksie sklepy oraz remizę straży pożarnej zakładów Scheiblera (pierwszy zespół profesjonalnej straży pożarnej w Łodzi).

Poprawne wydzielenie stref funkcjonalnych, istnienie zorganizowanej zieleni, wyraźna koncepcja urbanistyczna pozwalają zaliczyć ten zespół do wybitnych osiągnięć w budownictwie zespołów fabryczno-mieszkalnych w Polsce (K a c z m a r e k 1987).

W rejonie posiadeli wodno-fabrycznych usytuowane są jeszcze dwa wartościowe historycznie i przestrzennie zespoły fabryczno-rezydencjonalne: utworzony przez Scheiblera kompleks przy placu Zwycięstwa (dawniej Wodny Rynek) oraz należący do Grohmanów przy Targowej (rejon dawnego Młyna Lamus). W tej strefie mieści się również klasycystyczna dawna fabryka Geyera zwana „białą” (obecnie Muzeum Włókiennictwa).

Strefa posiadeli wodno-fabrycznych jest unikalnym w Łodzi tak wielkim kompleksem XIX-wiecznej zabudowy przemysłowej. Dobry stan zachowania budynków wraz z posiadanymi przez nie niezaprzeczalnymi walorami urbanistyczno-architektonicznymi pozwalają traktować tę strefę jako obszar o znacznej atrakcyjności turystycznej (K a c z m a r e k 1987). Układ przestrzenny strefy posiadeli oraz istniejące obiekty architektoniczne zachowane zostały w postaci, którą im nadano w drugiej połowie XIX w. Tym samym oglądając dzisiaj ten obszar mamy możliwość odbycia swoistej podróży w czasie, przeniesienia się wstecz o około sto lat i poznania dzielnicy przemysłowej tak, jak wyglądała ona w czasach swojej największej świetności. Zespół Księży Młyn stanowi jedną z największych atrakcji turystycznych Łodzi, będąc jednocześnie doskonałym przykładem XIX-wiecznego układu kompozycji urbanistycznej zachowanej do czasów współczesnych w oryginalnej formie. Mamy tu do czynienia z ciągłością

funkcji od ponad 150 lat. Dawna fabryka Karola Scheiblera wciąż prowadzi produkcję włókienniczą, zaś w osiedlu robotniczym mieszkają ludzie, których przodkowie pracowali w tej fabryce od pokoleń.

Wśród zespołów przemysłowych Łodzi wartościowych dla turystyki (rys. 1 na str. 93 niniejszego zeszytu) można wymienić jeszcze wiele innych fabryk (porównaj: B a l d, J a w o r o w s k i, P o p ł a w s k a 1975), położonych poza strefą posiadeli wodno-fabrycznych. Interesującym reprezentantem tej grupy jest kompleks fabryki wraz z pałacem Izraela Poznańskiego, usytuowany przy ul. Ogrodowej. Tu również mamy do czynienia z realizacjami interesujących formalnie projektów wybitnych architektów (Hilary Majewski, Adolf Zeligson). Budynki przemysłowe są dwóch rodzajów: jednokondygnacyjne, kryte dachem pulpitowym, szklonym (tzw. *shed*) i wielokondygnacyjne. Wznoszono je z cegły w formie zwartych brył na planie prostokąta z ryzalitami, gdzie mieściły się klatki schodowe, sanitariaty, dźwigi oraz pomieszczenia na maszyny pomocnicze. Dekoracja zewnętrzna tych budowli była bardzo oszczędna, architekt operował właściwie kilkoma zaledwie elementami dekoracyjnymi tworząc w efekcie zrytmizowaną kompozycję płaszczyzn o monumentalnym charakterze (P o p ł a w s k a 1973). Surowość formy zastosowanej w tym zespole podkreśla jego zwartość i skalę.

Przedstawione przykłady zespołów fabrycznych w Łodzi wybrano ze względu na ich skalę i stan zachowania. Należy jednak wyraźnie zaznaczyć, iż nie są one jedyne i współcześnie w przestrzeni centrum miasta możemy znaleźć wiele pojedynczych obiektów i mniejszych zespołów, które stanowią materialne świadectwo historii rozwoju przemysłu włókienniczego w XIX w. Budowle te stanowią interesujące urozmaicenie przestrzeni miejskiej, są jej wyróżnikiem i podkreślają wyjątkowy i jedyne w swoim rodzaju charakter Łodzi. Istnienie zespołów fabryczno-rezydencjonalnych, ich oryginalny układ przestrzenny oraz dobry stan zachowania pozwala wykorzystać je jako istotną składową produktu turystycznego Łodzi (K a c z m a r e k 1995). Świadczą one bowiem o odrębności tego produktu i jego specyfice w porównaniu z innymi miastami tej skali wielkości. Daje to szerokie możliwości kształtowania oferty wykorzystania dziedzictwa XIX-wiecznej architektury przemysłowej Łodzi w turystyce. Odbiorcą tej oferty mogą być różne grupy uczestników ruchu turystycznego. Będą wśród nich zarówno specjaliści szczególnie zainteresowani historią rozwoju architektury przemysłowej: architekci, historycy sztuki, jak i studenci zgłębiający te dziedziny, dla których jest to obszar badań i studiów profesjonalnych.

Część z odwiedzających z kolei przybywa, aby poszerzyć swoją wiedzę o tzw. „archeologii przemysłowej”, zwiedzić muzea i obejrzeć wystawy, uczestniczyć w spektaklu teatralnym czy koncercie, pokazać swoim dzieciom elementy historii cywilizacji przemysłowej. Inni z kolei pragną tylko miło spędzić kilka dni, zabawić się, wydać swoje pieniądze, aby sprawić sobie czy najbliższymi przyjemność. Wreszcie wśród odwiedzających zrewitalizowane, przystosowane do

użytkowania turystycznego fragmenty przestrzeni miast przemysłowych znajdują się i tacy, których do przyjazdu tutaj motywuje chęć zobaczenia „jak to teraz wygląda” – dawna fabryka włókiennicza, magazyny i hurtownie czy XIX-wieczny zespół fabryczno-rezydencjonalny, gdzie po eliminacji funkcji pierwotnej pomieszczono muzeum, hotel, centrum wystawiennicze, biura. Łódzkie obiekty i zespoły przemysłowe ze względu na swoją wartość historyczną, zachowanie oryginalnej formy oraz ciekawe rozwiązania architektoniczno-przestrzenne oraz ilość obiektów i ich usytuowanie w centralnych obszarach miasta mogą stać się prawdziwą atrakcją turystyczną zarówno dla turystów krajowych jak i zagranicznych. Wymaga to jednak bardzo starannego i profesjonalnego przygotowania tych obiektów do potrzeb i oczekiwań odwiedzających, aby były one atrakcyjne dla różnych grup przybyszów wielością możliwości spędzania w nich czasu wolnego.

#### PIŚMIENNICTWO

- Bald W., Jaworowski H., Popławska I., 1974, *Rozwój przestrzenny Łodzi – strefy ochrony konserwatorskiej*, Łódź.
- Kaczmarek S., 1987, *Posiadła wodno-fabryczne Łodzi XIX-wiecznym skansenem przemysłu włókienniczego*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Turystyka, 3, s. 136–151, Łódź.
- Kaczmarek S., 1995, *Produkt turystyczny wielkiego miasta na przykładzie Łodzi*, [w:] *Studium wiedzy o regionie łódzkim. Rozwój turystyki w regionie łódzkim*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź, s. 121–129.
- Kaczmarek S., 1997, *Kreowanie wizerunku miasta przemysłowego – Glasgow i Łódź*, [w:] *Marketing terytorialny. Strategiczne wyzwania dla miast i regionów*, red. T. Domański, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 165–174.
- Kaczmarek S., Liszewski S., 1997, *The Role of Tourism in the Restructuring of the Łódź Region and in Creating a New Image of the City*, [w:] *A Comparative Study of Łódź and Manchester, Geographies of European Cities in Transition*, University of Łódź, Łódź, s. 249–263.
- Kaczmarek S., 1998a, *O potrzebie rewitalizacji historycznej przestrzeni Łodzi*, „Rocznik Łódzki”, (w druku).
- Kaczmarek S., 1998b, *Social and Spatial Revitalisation of Industrial Areas in British and Polish Cities*, [w:] *Social Aspects of Reconstruction of Old Industrial Regions in Europe*, K. Wódcz (red.), Uniwersytet Śląski, Katowice, s. 120–126.
- Law Ch. M., 1994, *Urban Tourism. Attracting Visitors to Large Cities*, Mansell.
- Medlik S., 1993, *Dictionary of Travel, Tourism and Hospitality*, Butterworth–Heinemann Ltd.
- Ostrowski W., 1984, *Pozycja Łodzi w dziejach budowy miast*, „Miscellanea Łódzkie”, cz. I, s. 17–34.
- Popławska I., 1973, *Architektura przemysłowa Łodzi w XIX wieku*, Warszawa.
- Popławska I., 1992, *Architektura mieszkaniowa Łodzi w XIX wieku*, Warszawa.
- Rynkowska A., 1970, *Ulica Piotrkowska*, Łódź.

Dr Sylwia Kaczmarek  
Katedra Geografii Miast i Turystyki  
Uniwersytet Łódzki  
al. Kościuszki 21  
90–418 Łódź

Wpłynęło:  
4 lipca 1998 r.