

110



L A T

ZAJEZDNI BRUS
1910 - 2020



Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź
90-133 Łódź, ul. Wierzbowa 51
www.muzeum.mpk.lodz.pl

1910

Uroczysta inauguracja linii konstantynowskiej, zajezdnia Brus, 17 grudnia 1910 r.

Zajezdnię, będącą zapleczem technicznym tej linii, wybudowano w Brusie Górnym, na parceli przylegającej do szosy konstantynowskiej, przy drodze prowadzącej do cegielni (dziś ul. Lontowa). Na plac o powierzchni 14072 m² złożyły się cztery działki, odkupione od trzech okolicznych mieszkańców. Do obsługi linii tramwajowej Łódź-Konstantynów skierowano czteroosiowe wagony typu GE58 z 1901 r., będące wcześniej na stanie zajezdni Helenówek i Chocianowice. Przydzielanie Brusowi używanego taboru stało się regułą.



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

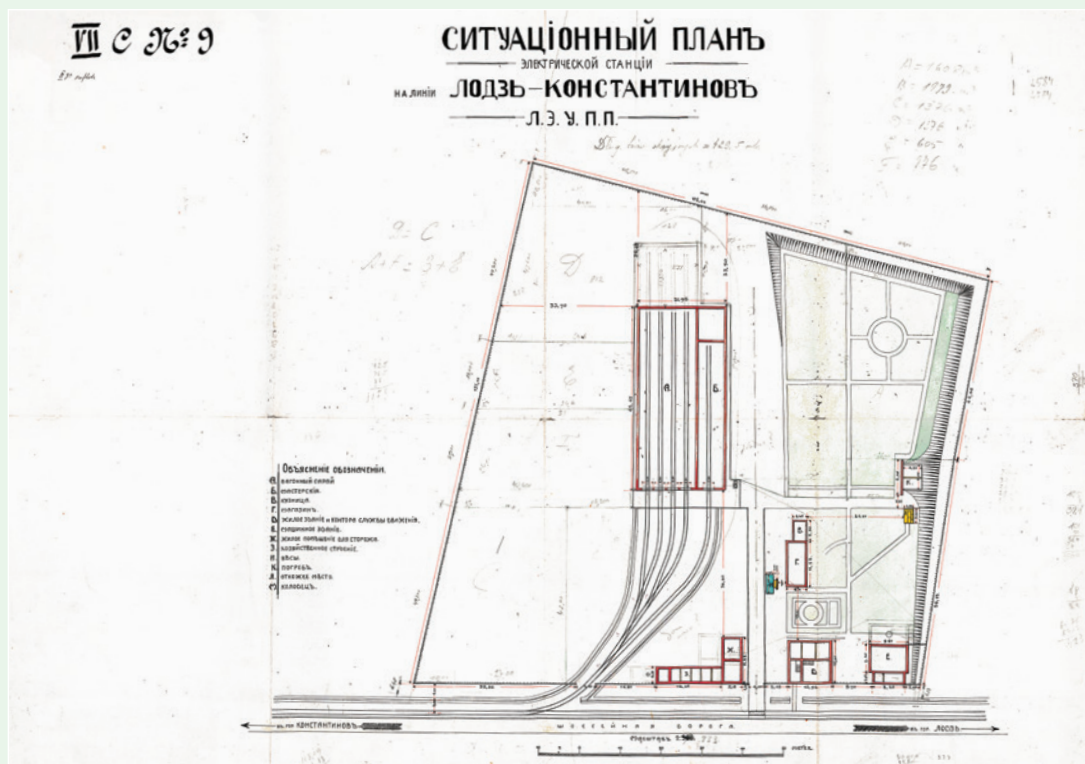
1910

Uroczysta inauguracja linii tramwajowej; Konstantynów – Mały Rynek, 17 grudnia 1910 r.

Linia tramwajowa z Łodzi do Konstantynowa powstała na podstawie koncesji z dnia 9 kwietnia 1907 r., udzielonej przez cara Mikołaja II spółce Towarzystwo Łódzkich Elektrycznych Wąskotorowych Kolei Dojazdowych (ŁWEKD). Trasa dzieliła się na odcinek miejski, czyli przebiegający przez teren miasta Łódź (od ul. Cmentarnej do Zdrowia) o długości 2,6 wiorsty (2,77 km) oraz podmiejski (od Zdrowia do Konstantynowa) o długości 5,84 wiorsty (5,76 km).



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

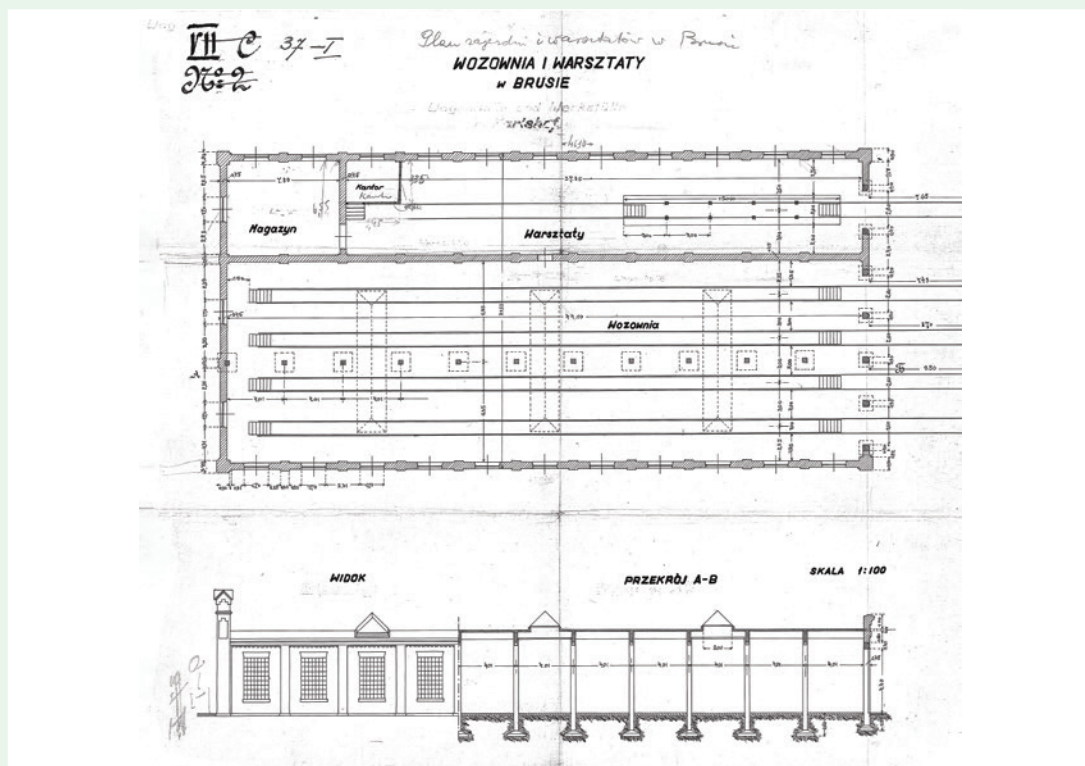


Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1910

Plan zajezdni Brus z lat 1910-1914 z późniejszymi adnotacjami

Na terenie zajezdni wzniesiono budynki niezbędne do funkcjonowania zajezdni: halę z warsztatem, maszynownię, podstawicę, budynek służby ruchu i magazyn. Do użytku oddano również kuźnię, komórki, stróżówkę, wagę (oznaczona kolorem niebieskim), piwnicę czy szalet (oznaczony na żółto). Na wyrównanym terenie na wschodniej części działki zaaranżowano proste tereny zielone, zachodnią stronę pozostawiono niezabudowaną. Odręczne szkice naniesione ołówkiem zdradzają szczegóły późniejszych inwestycji.



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1910

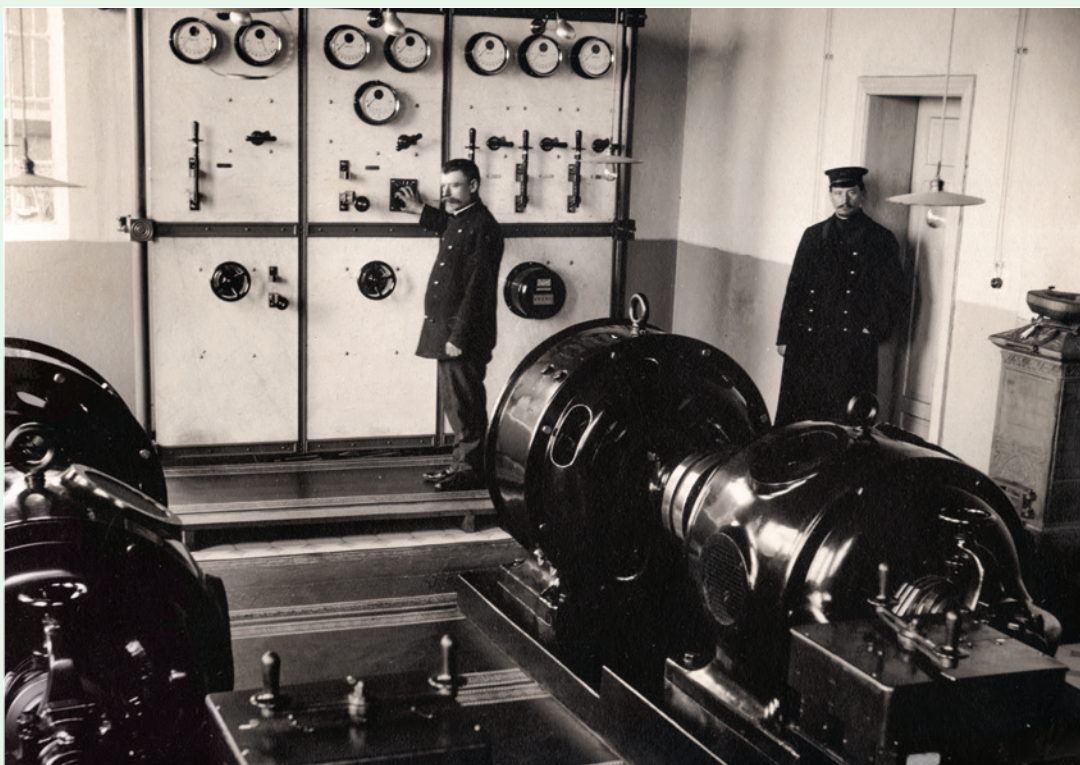
Hala zajezdni Brus w pierwotnym kształcie (przed 1929 r.)

Największym i najbardziej istotnym budynkiem zajezdni jest hala, wyposażona w cztery tory przeznaczone do postoju tramwajów (wozownia) oraz jeden tor warsztatowy. Mury od razu wzniesiono z czerwonej cegły, stosując ozdoby takie jak sterczyny. Jednakże dach i jego podpory wykonano w technologii żelbetowej, będącej wówczas nowością. Jest to jeden z pierwszych obiektów żelbetowych na terenie dzisiejszej Łodzi.

1912

Przetwornice w maszynowni podstacji Brus, ok. 1912 r.

Prąd dla zasilania linii konstantynowskiej przesyłano z elektrowni łódzkiej przy ul. Targowej kablami podziemnymi do podstacji Brus, gdzie napięcie 3000V (prąd zmienny) przemieniano na 550V (stały). Tak samo było w przypadku linii zgierskiej (podstacja Helenówek) i aleksandrowskiej (podstacja Żabieniec). Wyjątkiem była linia pabianicka wraz z odnogą do Rudy, gdzie zasilanie zapewniała elektrownia ŁWEKD w zajeźdni Chocianowice.



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1912

Widok ogólny zajeźdni Brus, ok. 1912 r.

Na torze szlaku przed zajeźdnią stoi skład złożony z wozu silnikowego GE58 i doczepy U104. Z lewej w głębi widoczny jest budynek wozowni, od frontu stoją: stróżówka, budynek mieszkalny (z pomieszczeniami służby ruchu) i podstacja. Sieć górna rozpięta na drewnianych słupach, a cały obiekt był ogrodzony parkanem – również drewnianym. Miejsce to określano wówczas mianem „stacji centralnej Brus”.

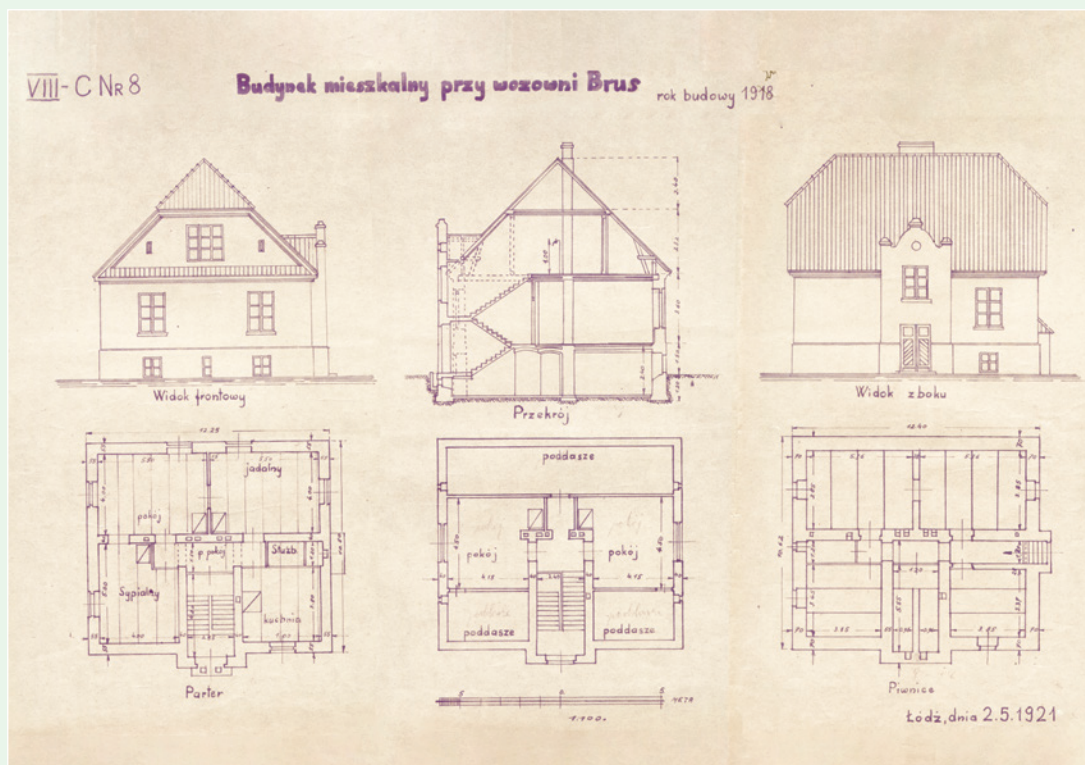


Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1918

Projekt domu mieszkalnego przy wozowni Brus, 1918 r.

Z biegiem czasu stało się jasne, iż liczba pomieszczeń na terenie zajezdni jest niewystarczająca i należy wznieść nowy budynek. W miejsce dotychczasowej stróżówki zaproponowano budowę podpiwniczonego domu mieszkalnego, z wysokim parterem i pomieszczeniami na poddaszu. Jego budowa prawdopodobnie się przeciągnęła, co sugerują różne daty na planie. Zamieszkiwał w nim zawiadowca.



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1929

Bilet kombinowany na przejazd m.in. do Brusa Dolnego, 1929 i późniejsze



Dolny Brus zwyciężył!

Magistrat stwierdził, że na tej linii winna być również stosowana taryfa ulgowa.

Obowiązująca z dn. 1 b. m. umowa pomiędzy magistratem a tow. akc. łódzkiej wąskotorowych elektrycznych kolejek dojazdowych w sprawie uprzywilejowania mieszkańcom przedmieść przejazdu kolejkami dojazdowymi w granicach m. Łodzi w ust. II par. 2-go m. in. przewiduje, że T-wo Akc. Ł.W.E.K.D. „zobowiązuje się przewozić pasażerów na wszystkich odcinkach linii kolej dojazdowych w obecnych granicach m. Łodzi za opłatą ulgową po 10 gr. od osoby dorosłej i po 5 groszy od uczniów szkół powszechnych i średnich i dla dzieci od lat 5 do 10”.

Naskutek reklamacyj zainteresowanych mieszkańców t. zw. Brusa Dolnego,

czyli najdalszego odcinka ul. Konstancji, magistrat stwierdził, iż na wspomnianej linii kolejek dojazdowych taryfa ulgowa nie została w obowiązującym terminie wprowadzona, co stanowi częściowe pogwałcenie cytowanego wyżej § 2 umowy.

W związku z powyższym magistrat podjął niezwłocznie kroki interwencyjne w ministerstwie komunikacji, celem zmuszenia zarządu Kolejek Dojazdowych do należytego respektowania postanowień zawartej z magistratem umowy i wprowadzenia również na linii Konstancji ulgowego przejazdu tramwajowego w granicach m. Łodzi.

W celu udogodnienia mieszkańcom Łodzi komunikacji tramwajowej na krańcach rozrastającego się miasta, wprowadzono tzw.

bilety kombinowane. Spółki Kolej Elektryczna Łódzka (tramwaje miejskie) i ŁWEKD podpisały w dniu 22 grudnia 1928 r. umowę na okres 5 lat,

na mocy której od 1 stycznia 1929 r. pasażerowie mogli się przesiadać z tramwajów KEŁ do ŁWEKD (i odwrotnie) na przedmieściach.

Mieszkańcy Brusa Dolnego (rejon ul. Konstancji) przed ul. Krańcową musieli jednak to wywalczyć.

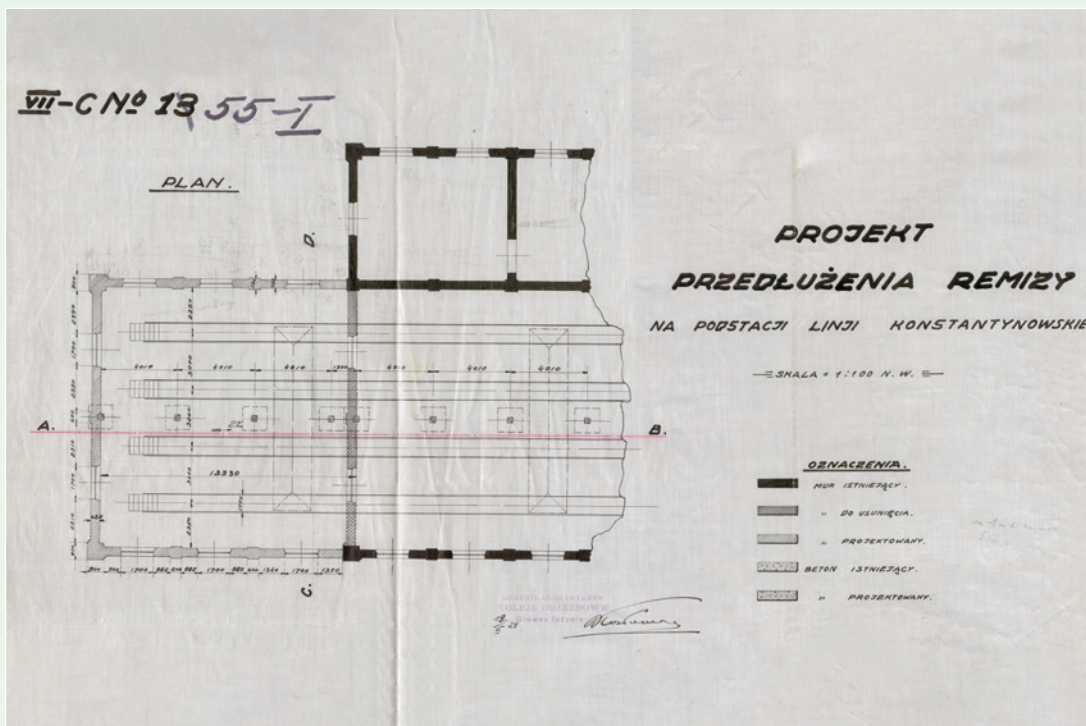
Bilet: ze zbiorów Jacka Biernata

Wycinek prasowy: Ilustrowana Republika nr. 304 z dn. 3.11.1928, str. 5, ze zbiorów Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Łodzi

1929

Projekt przedłużenia remizy Brus (fragment), 1929 r.

W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej z Konstancyńska Łódzkiego do Lutomierska (zaplanowanym i zrealizowanym z dniem 1 lipca 1929 r.), na terenie zajezdni podjęto szereg inwestycji, z których najistotniejszą była przebudowa wozowni, zrealizowana nakładem 35.000 ówczesnych złotych. Halę przedłużono o ok. 13,3 m, co pozwoliło na garażowanie dodatkowych czterech wozów tpu GE58, niezbędnych do obsługi nowego odcinka o długości 7,3 km.

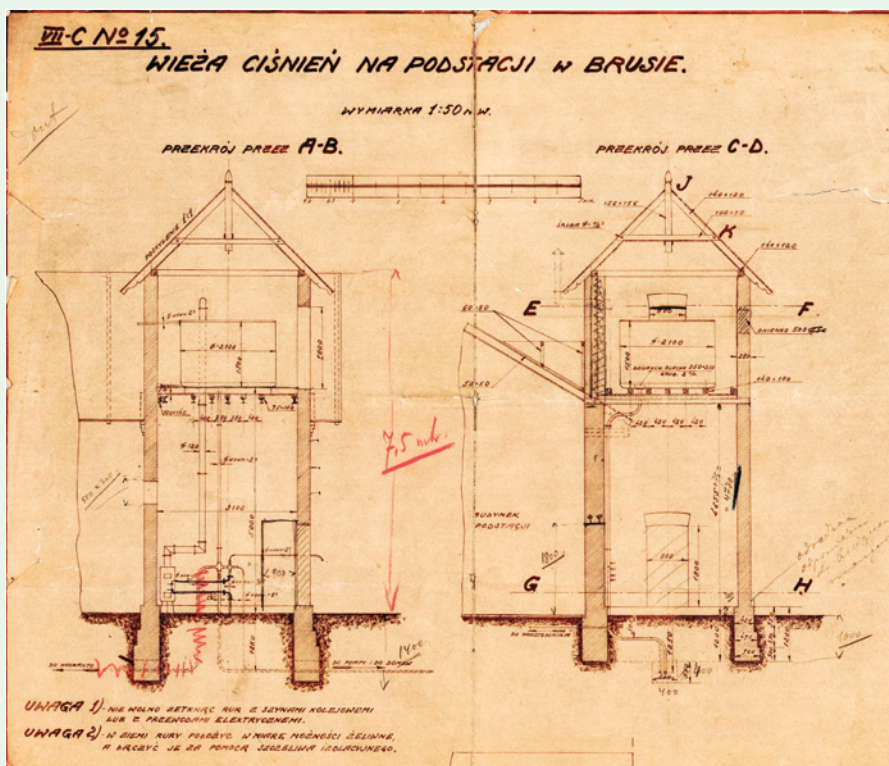


Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1929

Wieża ciśnień podstacji w Brusie, kwiecień 1929 r.

W ramach przygotowań do otwarcia linii lutomierskiej zmodernizowano również zaplecze energetyczne. W maszynowni podstacji oddano do użytku nowoczesne prostowniki rtęciowe, które zastąpiły przestarzałe przetwornice rotacyjne (pozostawione jednak w rezerwie). Zbudowano wieżę ciśnień, bowiem nowe urządzenia wymagały chłodzenia wodnego. W związku z wymianą odbieraków rolkowych na pantografy, na terenie zajezdni dokonano niezbędnych prac sieciowych, przy okazji wymieniono też drewniane słupy trakcyjne na stalowe – kratownicowe.



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1940

Wóz silnikowy typu GE58 (10) z zajezdni Brus z doczepką U104 (110) na pl. Wolności, połowa 1940 r.

Pantografy pozwalały na osiąganie większych prędkości przejazdowych i w latach 30. XX w. stały się symbolem nowoczesności tramwajów podmiejskich, jednak na Brus nie trafiły nowe wozy. Okupacja hitlerowska przyniosła duże zmiany: napisy ŁWEKD zastąpiono niemieckimi odpowiednikami – LEZ (od Litzmannstädter Elektrische Zufuhrbanen). Linię konstantynowsko-lutomierską z dniem 30 kwietnia 1940 r. przedłużono ze Zdrowia do Placu Wolności (wówczas Deutschland Platz), z dniem 1 listopada 1940 r. otrzymała numer „60”.

Fot. Emil Konrad, ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1942

Brygada drogowa stacji Brus na pl. Kościuszki w Konstantynie Łódzkim, 1942 r.

Z racji znacznego oddalenia od centrum Łodzi i od siebie, zajezdnie ŁWEKD były osobnymi, niemalże samowystarczalnymi organizmami. Każda remiza (stacja) miała zawiadowcę, magazyniera i kierownika warsztatów, a ponadto dysponowała swoim Wydziałem Drogowym, którego zadaniem było utrzymanie torowisk, ich remonty i wykonywanie inwestycji na obsługiwanej linii. Do scalenia obu przedsięwzięć i „centralizacji usług” przystąpił zarząd okupacyjny, lecz dokonano tego dopiero po zakończeniu II wojny.

Ze zbiorów Mariana Linczewskiego

1945

**Tablica sklepu
spółdzielczego ŁWEKD
na Brusie,
ok. 1945-1946**

*Trudności aprowizacyjne
tuż po zakończeniu
II wojny światowej wymusiły
nietypowe rozwiązania.
Na przełomie 1945 i 1946 we*

*wszystkich większych zakładach
produkcyjnych w Łodzi
rozpoczęto hodowlę... świń.
Akcja nie ominęła podmiejskich
zajezdni tramwajowych*

*– na Brusie przez 2-3 lata
hodowano do pięciu tuczników
w cyklu, na Helenówku czy
w Chocianowicach – nieco
więcej. Po uboju mięso było*

*sprzedawane wyłącznie
pracownikom ŁWEKD
w specjalnych sklepach
spółdzielczych, działających
przy zajezdniach.*



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

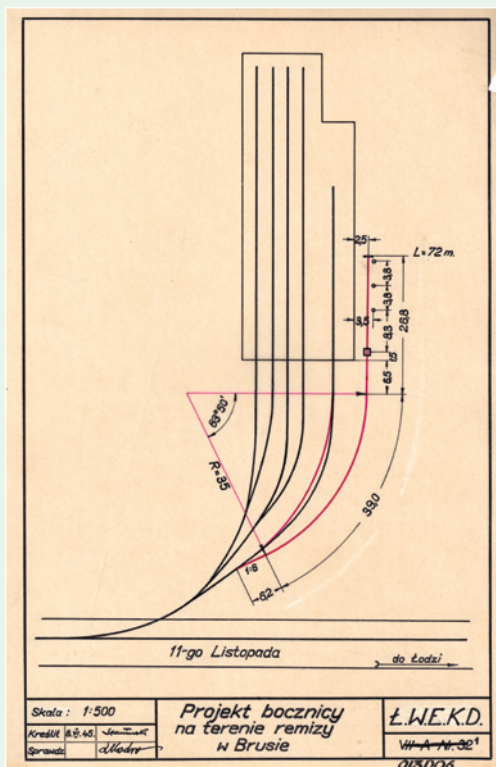
1955

**Zwycięska załoga remizy
Brus, zajeżdźnia przy ul.
Tramwajowej, ok. 1955 r.**

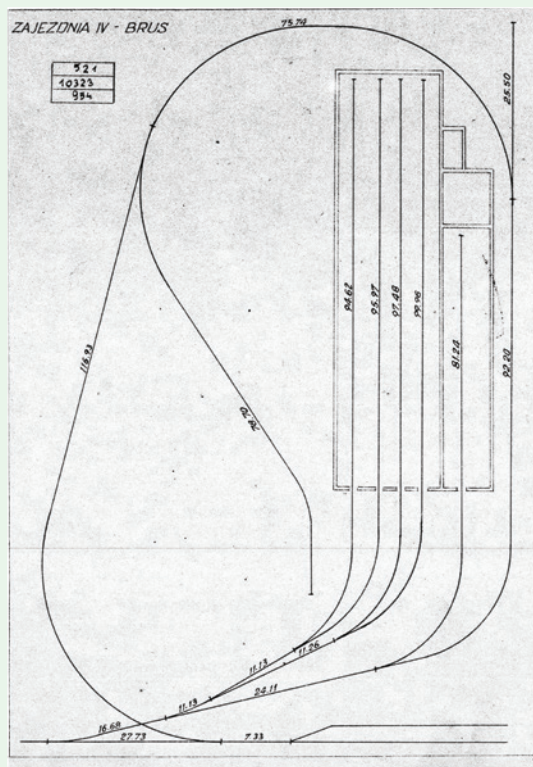
*W październiku 1947 r. KEŁ
i ŁWEKD upaństwowiono,
a w listopadzie 1948 r. do życia
powołano Miejskie Zakłady
Komunikacyjne w Łodzi.
Formalne połączenie obu
spółek nastąpiło z dniem
1 stycznia 1949 r., a dokładnie
2 lata później nazwę zmieniono
na Miejskie Przedsiębiorstwo
Komunikacyjne w Łodzi.
W zjednoczonym MPK
ścigano się w ramach
współzawodnictwa pracy,
co kwartał wylaniano
przodowników pracy
i zwycięskie brygady.
Załoga zajeżdźni Brus radziła
sobie całkiem dobrze w tych
zmaganiach, dzięki panującej
tam przyjaznej, wręcz
rodzinnej, atmosferze.*



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Ze zbiorów archiwum Zakładu Torów i Sieci MPK-Łódź



Ze zbiorów archiwum Zakładu Torów i Sieci MPK-Łódź

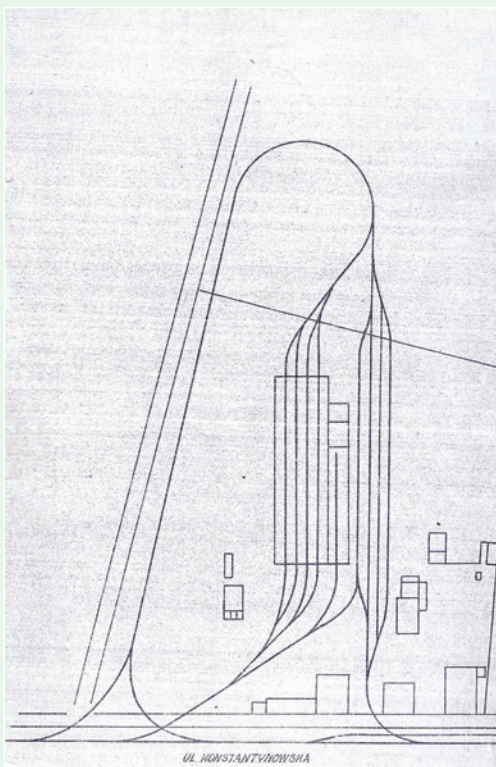
1945

Projekt bocznicy
w zajezdni Brus,
1945 r.

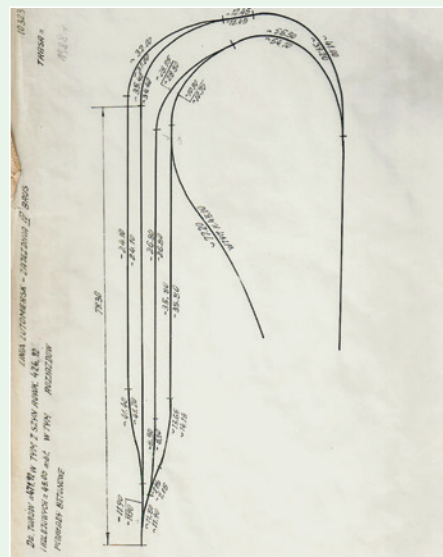
1967

Plan torowisk
w zajezdni Brus,
1967 r.

W czasie II wojny światowej zaczęto poruszać temat archaicznego układu torowego w zajezdni Brus i zaplanowano oddanie do użytku bocznicy wzdłuż wschodniej ściany hali. Koncepcja ta pozostała jednak w fazie projektu aż do lat powojennych. Dopiero w 1958 r. wybudowano nietypowy tor objazdowy wokół hali wraz z krótką bocznicą, co pozwoliło na późniejszą obsługę wozów jednokierunkowych (pierwszy zmodernizowany 5N1 zajezdnia otrzymała w 1967 r.).



Ze zbiorów archiwum Zakładu Torów i Sieci MPK-Łódź



Ze zbiorów archiwum Zakładu Torów i Sieci MPK-Łódź

1960

Niezrealizowany projekt
przebudowy układu
torowego w zajezdni
Brus, poł. lat 60. XX w.

1969

Plan sytuacyjny torowisk
wybudowanych
w zajezdni Brus,
1969 r.

W pierwszej połowie lat 60. XX wieku łódzkie zajezdnie modernizowano dostosowując je do rozwoju komunikacji tramwajowej - Chocianowice, Dąbrowskiego i Helenówek (nowy) zyskały nowe wiązki

torów odstawczych. Dla Brusa opracowano śmiały plan rozbudowy, obejmujący przerobienie hali na przelotową i budowę torów odstawczych na wschodniej części terenu, którego jednak

nie zrealizowano. W 1969 r. wybudowano wiązkę czterech torów odstawczych w zachodniej części działki, pozostawiając bocznice.

1971

Wagon typu 5N1 (35) podczas mycia, 1971/1972 r.

Na przełomie lat 50. i 60. XX w. na Brusie dokonano wymiany taboru. Po raz pierwszy w historii (i jedyny) na tę zajezdnię trafiły nowe wagony: jako pierwszy w maju 1959 r. wóz nr 27. Nowe doczepy 5ND1 dostarczono na Brus w latach 1960-61. Jednocześnie likwidowano przedwojenne wagony – silnikowe 6E58 oraz doczepy 6E, U104 i „Baden”.



Fot. udostępnił Wojciech Dębski

1979

Wagon typu 5N1 (45) z doczepą 5ND1, lipiec 1979 r.

Zajezdnia Brus obsługiwała również linie miejskie: od 7 września 1954 r. linię 9 (brygada 6), a od 2 listopada 1961 r. linię 3. W latach późniejszych zajezdnia obsługiwała również linie 8, 9, 12, 13, 17, 17 bis, 23 oraz w całości linie 43 bis i 43.



Fot. Leszek Pohoryles, udostępnił Wojciech Dębski

Od końca lat 60. XX w. otwarcie mówiło się o likwidacji zajezdni na Brusie, a w połowie lat 70. XX w. teren zajezdni przeznaczono do zagospodarowania w ramach tworzonego Parku Kultury i Wypoczynku jako fragment... zalewu (w innych wersjach – stadionu). Od zamiarów jednak odstąpiono, dzięki staraniom wielu osób i organizacji, przy okazji obchodów 80-lecia komunikacji miejskiej w Łodzi (1978 r.) zdecydowano o podjęciu kroków w kierunku utworzenia tam muzeum. Na Brus trafiły pierwsze eksponaty, w tym autobusy (zełtowane jednak w czasie stanu wojennego).

Kolejne 7 szt. włączono do eksploatacji w styczniu 1991 r. Natomiast w grudniu 1990 r. na Brus trafiły pierwsze dwa przegubowce polskiej produkcji - 803N, których w sumie użytkowano tam 12 szt.

Foto: J. Kowalski

A photograph of a trolleybus system. In the foreground, a green and white trolleybus with the number 431 is stopped at a brick building. The building has a sign that reads "STATION". Another trolleybus, red and white, is visible in the background on the left. The scene is set on a street with a brick building and a large tree in the background.

Fot. Mike Russell. udostępnił Łukasz Stefańczyk

2008

Autobusy spółki „Tramwaje Podmiejskie” na terenie zajezdni Brus, 30.12.2008

Z dniem 1 lutego 1994 r. działalność rozpoczęła spółka „Tramwaje Podmiejskie” z siedzibą w zajezdni przy ul. Konstantynowskiej 115, której logo stało się uskrzydłone koło – symbolu fachu tramwajarskiego. Na jej stanie znalazły się 3 wozy GT6, 12 szt. 803N oraz pług typu 2N2 i platforma 5N1. Spółce powierzono obsługę linii 43 i 43bis (do Lutomierska i Konstantynowa Łódzkiego), co łączyło się m.in. z emisją biletów jednorazowych. Od 20 lipca 1999 r. „Tramwaje Podmiejskie” obsługiwały autobusową linię 97 w relacji Łódź Kaliska – Zielony Romanów, co poprawiło sytuację finansową spółki.



Fot. Wojciech Dębski

2010

Transport wagonu GT6 (74) z Grudziądza, 7.10.2010

W jubileuszowym roku 2010 na Brus trafiło sześć niemieckich wagonów przegubowych (wyprodukowanych w latach 1962-64) zakupionych od MKZ Grudziądz. We wrześniu sprowadzono pierwsze dwa klasyczne GT6 nr 71 (423) i 72 (425) eksploatowane w Grudziądzu od 1997 r., a wcześniej – w Mannheim. Do końca roku na Brusie pojawiły się kolejne grudziądzkie wozy: 2 szt. GT6 (nr 74 i 75) i 2 szt. GT6ZR (nr 77 i 78), dawniej kursujące w Hagen.



Fot. Łukasz Stefańczyk



Fot. Łukasz Stefańczyk

2010

Obchody setnej rocznicy uruchomienia zajezdni Brus i linii konstantynowskiej, 18.12.2010

W ramach przygotowań do obchodów jubileuszu dwa wagony zmieniły swoje barwy: z inicjatywy Klubu Miłośników Starych Tramwajów wóz typu 803N (nr 2) zyskał historyczne barwy, a na tramwaju GT6 (74) duet Raku&Bary stworzył graffiti z motywami historycznymi. Goście z całej Polski przejechali tramwajami typu 5N+5ND (337+644 z MPK-Łódź) i 803N (2) z pętli Północna do zajezdni Brus, gdzie zaprezentowano tramwaj w graffiti, po czym wykonano pamiątkowe zdjęcie, wzorując się na tym sprzed stu lat. Następnie zgromadzeni pojechali do Konstantynowa na oficjalną część obchodów.



Fot. Bartosz Stępień

2012

Tramwaj typu 803N (4) – ostatni zjazd do zajezdni Brus, 31.03.2012

Ostatnim dniem funkcjonowania Brusa jako zajezdni liniowej był 31 marca 2012 r. Gdy o godz. 23.06 za ostatnim tramwajem – 43bis/3 zjeżdżającym ze Stoków – zamknął się szlaban, jednocześnie zamknął się pewien rozdział w historii tej zajezdni. Obsługę linii 43 i 97 przejęło MPK-Łódź, również większość pracowników TP znalazło tam zatrudnienie. Linia 43 bis zlikwidowano, zastępując ją linią 9, przedłużoną ze Zdrowia. Spółkę „Tramwaje Podmiejskie” postawiono w stan likwidacji.

2013

Wagon towarowy typu J. John przytransportowany z Chocianowic, 30.04.2013

Wyłączenie zajezdni Brus z eksploatacji liniowej pozwoliło na realizację koncepcji, o której mówiono od przeszło 30 lat – utworzenia tam muzeum komunikacji. Staraniem członków Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi, we współpracy z MPK-Łódź, rozpoczęto sprowadzanie na Brus taboru historycznego. Od końca kwietnia do czerwca 2013 r. w kilku transportach na przyszłą zajezdnię muzealną przybyło kilkanaście sztuk wozów historycznych z zasobów KMST, MPK-Łódź i prywatnych kolekcjonerów.



Fot. Bartosz Stępień

2013

Pierwszy dzień otwarty Zajezdni Muzealnej Brus, 27-28.07.2013

W ramach obchodów Urodzin Łodzi zorganizowano pierwsze dni otwarte w zajezdni Brus, która wystąpiła w nowej roli. Z możliwości obejrzenia obiektu oraz zgromadzonych tam historycznych pojazdów w ilości ok. 20 szt. skorzystało wiele osób, w tym miłośnicy z całej Polski. O historii pojazdów opowiadali członkowie Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi, którzy de facto stali się gospodarzami obiektu. Podczas cyklicznie organizowanych dni otwartych zajezdnię Muzealną Brus odwiedzało średnio 6000 gości rocznie.



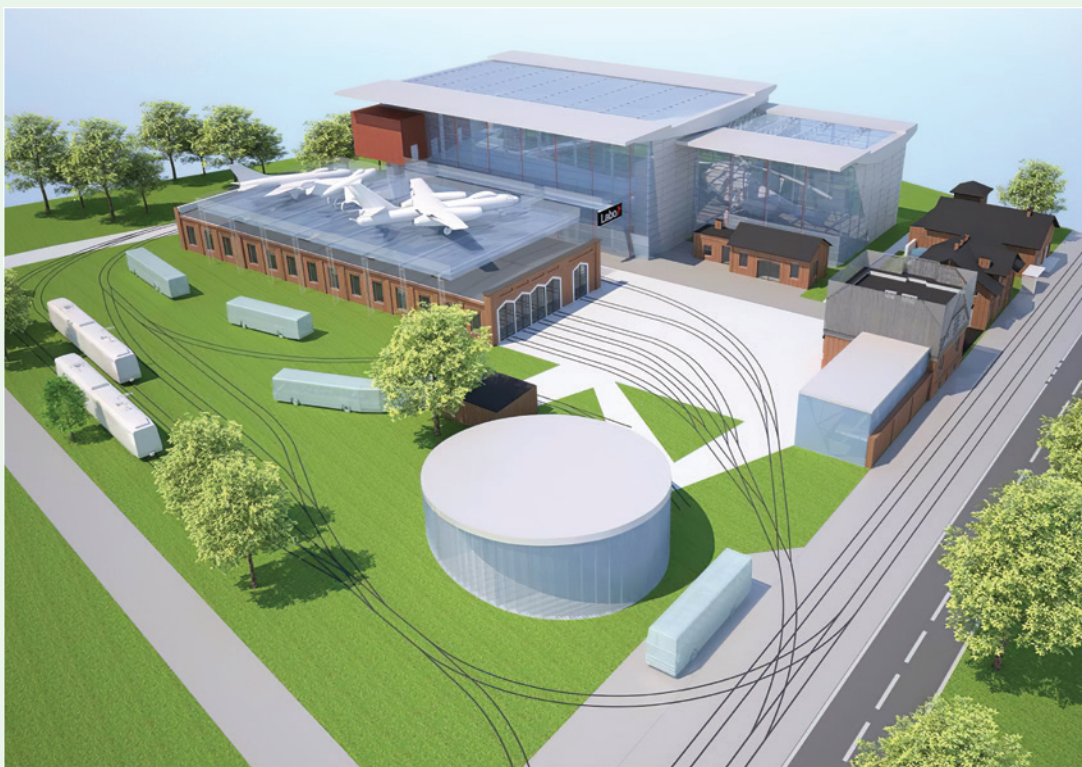
Fot. Bartosz Stępień

2013

Projekt Laboratorium Transportu „LaboT”, grudzień 2013 r.

W Urzędzie Miasta Łodzi zwołano konferencję, na której przedstawiono nową wizję Brusa – Laboratorium Transportu „LaboT” – opracowaną przez firmę doradczą Deloitte, zamówioną przez Zarząd Nowego Centrum Łodzi, któremu zajezdnia miała podlegać. Projekt zakładał budowę dodatkowych obiektów i dużą ekspozycję samolotów. Spotkał się jednak z krytyką, a przede wszystkim nie został skonsultowany z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, któremu podlega zajezdnia (w rejestrze zabytków od 29.05.2012 poz. A/126). Samoloty wkrótce wywieziono z Łodzi, a realizację projektu odłożono.

Materiały prasowe UMK



2019

Budynek kuźni po remoncie, 2.12.2019

Dzięki funduszom z Budżetu Obywatelskiego dla Łodzi (2017/2018) od jesieni 2018 r. do połowy 2019 r. remontowano budynek kuźni znajdującej się na terenie zajezdni Brus. Kosztem 130.000 zł odnowiono niewielki budynek, który służył i będzie służyć tym, którzy parają się ginącym kowalskim fachem. Na remont czekają pozostałe budynki Zajezdni Muzealnej Brus. Sprawą otwartą pozostaje również formalne rozwiązanie kwestii organizacji placówki muzealnej.



Fot. Bartosz Stępień

Plan ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

www.mpk.lodz.pl



MPK-Łódź