

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA W ŁODZI MA JUŻ 75 LAT!

Za początek komunikacji autobusowej w naszym mieście przyjmuje się datę 11 października 1948 r., kiedy to uruchomiono pierwszą linię autobusową „A” na trasie pl. Niepodległości – Józefów, przebiegającą niemalże wyłącznie ulicą Rzgowską. I chociaż komunikacja tramwajowa kursuje 50 lat dłużej, to nie sposób dziś już wyobrazić sobie Łodzi bez autobusów.



Fiat 666 RN (7), zajezdnia Chocianowice, ok. 1949 r. Przy autobusie pozuje motorniczy Wacław Malinowski. Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

Autobusowe ABC

Początki komunikacji autobusowej były nader skromne i dosyć trudne. Miejskie Zakłady Komunikacyjne (taką nazwę nosiło wówczas przedsiębiorstwo prowadzące komunikację miejską w Łodzi) miały do dyspozycji zaledwie siedem autobusów – Fiatów RN 666. Nie było wówczas jeszcze zajezdni autobusowej, pojazdy te stacjonowały na co dzień na Chocianowicach, gdzie część hali

postojowej, jeszcze w 1937 r., przystosowano do garażowania autokarów wykorzystywanych w komunikacji międzymiastowej.

Fiaty kursowały na linii „A” co 15 minut. Trasa prowadziła z placu Niepodległości ulicą Rzgowską, przez przejazd kolejowy na Chojnach, dalej pokonywała dwa zakręty za cmentarzem na Komornikach (stary przebieg tej ulicy), następnie kończyła na pętli znajdującej się naprzeciwko obec-

nego głównego wjazdu do CZMP. Z dniem 2 listopada 1949 r. linię skrócono do Chojen, a to na skutek wcześniejszego... zderzenia autobusu z manewrującym parowozem na wspomnianym przejeździe kolejowym. Na szczęście nikomu nic się nie stało.

W 1950 r. zakupiono kolejne autobusy – 10 szt. węgierskich Mavagów Tr-5, które również trafiły do zajezdni Chocianowice. Ponadto w tym samym roku do eksploatacji przywrócono ocalałe z pożaru w 1945 r. autobusy Büssing (nadano mu numer taborowy 1) oraz przyczepę Lindner, ale nie wiadomo, czy autobus jeździł z nią w ruchu liniowym. Nie trzeba dodawać, iż jednostki te stacjonowały w Chocianowicach.

Kolejną uruchomioną linią była „B”, wiodąca od początku lipca do końca września 1950 r. do sanatorium w Łagiewnikach. Od 2 stycznia 1951 r. pojawiła się w dni robocze na trasie pl. Wolności – pl. Niepodległości przebiegającej ulicą Piotrkowską (od 11 listopada również w niedziele i święta), a do Łagiewnik w okresie letnim tegoż roku puszczono linię „C”. W grudniu 1953 r. doczepę sprzedano do Ostrowa Wielkopolskiego, a Büssinga wymieniono z Gdańskiem na kolejny (jedenasty) egzemplarz Mavaga Tr-5.

Początki komunikacji autobusowej jaką znamy

Wielkie zmiany w komunikacji autobusowej przyniósł rok 1955. Z dniem 1 grudnia zreformowano oznakowanie, zastępując oznaczenia literowe – numerowymi. Tym samym na ulicach Łodzi pojawiły się:

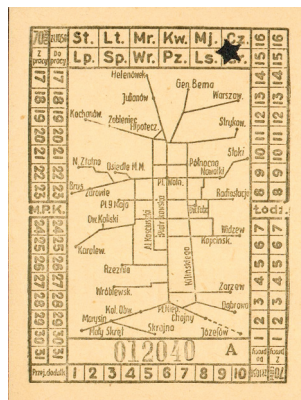
51 WOJSKA POLSKIEGO/STRYKOWSKA, Strykowska, Wycieczkowa, Okólna, ŁAGIEWNIKI (Sanatorium)

52 WOJSKA POLSKIEGO/BRZEZIŃSKA, Brzezińska, Janosika, JANOSIKA/WYZYNNA

53 NICIARNIANA/NOWOGRODZKA, Nowogrodzka, Edwar-da, Nowotki, Henrykowska, Skalna, SKALNA/SANECZKOWA

54 CHOJNY – Rzgowska – RZGOWSKA/JÓZEFÓW (dawna linia „A”)

Były to podwaliny pod współczesny system komunikacji autobusowej w Łodzi. Autobusy wciąż stanowiły uzupełnienie dla sieci tramwajowej, lecz ich rozwój w kolejnych latach był sprawą przesadzoną. Do końca roku 1959 uruchomiono linie od



Schemat linii tramwajowych i... autobusowej na abonamencie 70-cio przejazdowym, ok. 1955 r.

55 do 63, a łączna długość tras autobusowych wyniosła 60 km.

Rok 1959 był niezwykle ważny jeszcze z jednego powodu: w związku z dużą liczbą autobusów stacjonujących w zajezdni tramwajowej w Chocianowicach (ok. 50 jednostek), podjęto decyzję o przeniesieniu ich do dawnej zajezdni tramwajowej w Helenówku (I). Stało się to z dniem 8 marca 1959 r. i tym samym 16 szt. Starów N52 (zakupionych w 1956 i 1957), 11 szt. Mavagów Tr-5 (w 1953 r. doszedł jedenasty) oraz ok. 23 Sanów H01B (wpisane na stan w 1958 i 1959) zmieniło miejsce garażowania. Warunki być może nie były o wiele lepsze (Helenówek, podobnie jak Chocianowice, to obiekt z 1901 r., później rozbudowywany), lecz autobusy przynajmniej miały cały obiekt „dla siebie”.

Również w roku 1959 do Łodzi trafiło – już na Helenówek – pierwsze 10 szt. Ikarusów 620, zwanych „bombowcami”, z racji głośnej pracy silnika. Można uznać, iż były to pierwsze łódzkie autobusy miejskie z prawdziwego zdarzenia, o solidnej konstrukcji i parametrach dostosowanych do powierzonych im zadań. Były to autobusy dynamiczne i zwrotne, starsi kierowcy i todzianie zapamiętali je jako ogromny przeskok jakościowy w porównaniu z poprzednimi modelami autobusów, zwłaszcza Sanami i Starami.

Pierwsza zajezdnia z prawdziwego zdarzenia

Tymczasem autobusy długo nie zagrzały miejsca w Helenówku, bowiem w dniu 21 stycznia 1961 r. oddano do użytku pierwszą zajezdnię autobusową z prawdziwego zdarzenia – KRA-SZEWSKIEGO. Wyposażono ją w nowoczesne zaplecze przeznaczone do diagnostyki i napraw autobusów, a wzniesiona na jej terenie hala była szczytem nowoczesności – w jej konstrukcji nie

PRÓBY URUCHOMIENIA KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W CZASIE OKUPACJI

24 marca 1941 r. LES (tramwaje miejskie) uruchomiły linię autobusową oznaczoną literą „A” na trasie: Pomorska/ Wierzbowa - Sporna - Brzezińska (cmentarz na Dołach), a 15 grudnia drugą linię autobusową „B”, na trasie: Kopcińskiego/Zagajnikowa (szpital) – Pomorska, Giewont – Stoki. Obie były przeznaczone tylko dla Niemców, a dla ich obsługi zakupiono po dwa autobusy marki Büssing i Gräf und Stift, jeden Saurer oraz – prawdopodobnie – cztery doczepki autobusowe marki Lindner. Garażowano je w ostatniej hali zajezdni przy ul. Tramwajowej (tej najbliższej ul. Narutowicza).



Autobusy Gräf und Stift oraz Büssing, zajezdnia przy ul. Tramwajowej, marzec 1942. Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

Natomiast w marcu 1943 r. LES uruchomiło autobusową linię „C” do Brzezina, a w czerwcu tego samego roku linię „D” z Brzezina do Andrespola. Od 1 marca 1944 roku obie te linie zostały przejęte przez LEZ, czyli tramwaje podmiejskie. Wozu stacjonowały – rzecz jasna – w zajezdni tramwajowej Chocianowice. Z zachowanych dokumentów wynika, iż linia „D” kursowała do 4 czerwca 1944 r. 5 stycznia 1945 r. o godzinie 3:30 wybuchł pożar w hali postojowej autobusów przy ul. Tramwajowej. Przez wiele lat uznawano się to za bohaterski akt sabotażu, niemniej jednak nigdy nie brakowało głosów, iż było to albo przypadkowe zaproszenie ognia, albo zwarcie w instalacji elektrycznej, lub też autobusy zapaliły się od urządzeń je ogrzewających. Tak czy owak spłonął prawie cały ówczesny tabor autobusowy, z wyjątkiem jednego autobusu marki Büssing oraz doczepki Linder. Po raz kolejny komunikacja autobusowa w Łodzi nie miała szans się rozwinąć.



Widok na spaloną halę przy ul. Tramwajowej i wraki autobusów, 5 stycznia 1945 r. Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

zastosowano podpór. Przeprowadzkę autobusów z Helenówka zakończono 27 maja 1961 r.

Rewolucją było wprowadzenie z dniem 31 lipca 1961 r. samoobsługi w autobusach linii 57 kursujących po ul. Piotrkowskiej. Ta pionierska w skali kraju decyzja podyktowana była prozaiczną przyczyną – brakiem chętnych do pracy na

stanowisku konduktora (ok. 200 wakatów). Tym samym pojawiły się autobusy z samoobsługą (SAM), w których byli jedynie kierowcy, a czasami – kontrolerzy. Autobus był bez konduktora, zatem pasażer musiał nabyć bilet wcześniej w kiosku „Ruchu” i skasować go w tzw. automacie (w 20 autobusach zainstalowano pierwsze, dosyć nieporęczne kasowniki). Osoby posiadające bilet

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA PRZED II WOJNĄ ŚWIATOWĄ

Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe, obsługujące od 1901 r. system tramwajów podmiejskich, nie zrezygnowały z dawnych planów rozwojowych, jednakże udało się je zrealizować dopiero z wykorzystaniem trakcji spalinowej. Z dniem 20 lipca 1934 r. uruchomiono pierwszą linię autobusową (autokarową) ŁWEKD na trasie Łódź – Pabianice, Łask, Zduńska Wola – Sieradz. Przetom przyniósł rok 1937, kiedy spółka otrzymała koncesję na obsługę 11 linii autobusowych, m. in. do Sulejowa, Piotrkowa i Zgierza. Rozwój sieci połączeń autokarowych został przerwany przez wybuch drugiej wojny światowej – we wrześniu 1939 r. większość pojazdów zarekwirowało Wojsko Polskie. Jeden z autobusów wziął udział w ewakuacji złota ze Stolicy.



Autokar ŁWEKD marki polski Saurer, Pabianice przy Magistracie, 20.07.1934. Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Autobusy San H01B i Mavag Tr-5 na pl. Dąbrowskiego, 1960 r. Fot. ze zbiorów Mariana Linczewskiego (na zdjęciu)

miesięczny lub inny uprawniający do przejazdu bez każdorazowego kasowania zobowiązani byli okazać go nie tyle kierowcy, co innym pasażerom (mignąć nim). Kierowca nie sprzedawał biletów, jedynie miał obowiązek co jakiś czas przypomnieć o obowiązkach ich skasowania.

Do zajezdni Kraszewskiego w 1962 i 1963 r. trafiło 19 szt. Sanów H25B – konstrukcji unowocześnionych, ale nie na tyle, by sprostać obsłudze komunikacji w tak wielkim mieście. Łącznie z poprzednimi modelami Sanów (H01B), których w roku 1961 było już 87, zdominowały one krajobraz taborowy tej zajezdni. Tak czy owak Sany zaczęto skreślać już po 5-6 latach ich eksploatacji i w 1967 r. skreślono ostatniego. W ich miejsce stopniowo wdrażano wspominane Ikarusy 620 (których do 1971 r. w sumie dostarczono 285 sztuk) oraz Jelcze „ogórki”.

Czas Jelczy „ogórków” i nowych zajezdni

Data 16 listopada 1963 r. jest niezwykle ważna dla dziejów komunikacji autobusowej w Łodzi. Wpisano wówczas na stan pierwsze „ogórki”, tj. 5 szt. Jelczy 043 i 3 szt. Jelczy 272 MEX. O ile te pierwsze były przeznaczone do ruchu podmiejskiego i w łódzkim MPK eksploatowano ich jedynie 46 sztuk, to drugi wspomniany typ zdominował łódzką komunikację autobusową na grubo ponad dekadę. Jelczy 272 było w MPK blisko 640 sztuk i stacjonowały w każdej łódzkiej zajezdni.

Dla tak dynamicznie rozwijającej się trakcji spalinowej należało znaleźć kolejną bazę. Liczba autobusów stale się zwiększała,

co więcej – stawały się one coraz dłuższe. Z dniem 1 maja 1968 r. oddano do użytku zajezdnię w Helenówku (I), przystosowaną w Helenówku (I), przystosowaną już do obsługi większej liczby autobusów. Drugie „wcielenie” autobusowego Helenówka umożliwiało obsługę codzienną i naprawy w lepszych warunkach niż poprzednio.

Rok 1968 był ważny również z innego powodu – do łódzkiego MPK dostarczono aż 107 nowych autobusów, w tym pierwsze przegubowce – Jelcze 021. Pierwszych 8 szt. wpisano na stan 24 stycznia, trafiły do zajezdni Kraszewskiego, a ogółem eksploatowano ich 33 sztuki. Były to autobusy rzecz jasna wielkopojemne, ale słabo radziły sobie na ciasnych łódzkich skrzyżowaniach, a zachowanie przyczepy na drodze pozostawiało wiele do życzenia.

Kolejną łódzką zajezdnią była baza przy ul. LIMANOWSKIEGO, uruchomiona formalnie z dniem 7 lutego 1971 r. Formalnie z dwóch powodów: po pierwsze – jeszcze 27 stycznia 1971 r. na jej stan wpisano pierwsze autobusy (33 szt. Ikarusów 620 oraz 28 szt. Ikarusów 556 – wszystkie fabrycznie nowe); po drugie – przez Łódź przetaczała się fala niezadowolenia w związku tragicznymi wydarzeniami Grudnia ’70, podwyżkami cen żywności pod koniec roku 1970 i obniżkami pensji w przemyśle włókienniczym na początku roku 1971. I chociaż pracownicy MPK nie przystąpili do strajku, to władzom nie było w głowie uroczyste otwieranie nowej zajezdni.

Uroczystego otwarcia zajezdni Limanowskiego dokonano dopiero 30 kwietnia 1971 r., czyli tradycyjnie przeddzień obchodów święta pierwszomajowego. Przeniesiono tam

również przegubowe Jelcze 021 (ostatni skreślono w 1979 r.), lecz podstawowym typem taboru na „Limance” stał się Jelcz 272 MEX, eksploatowany tam do 1983 r. Co ciekawe, Jelcze więcej tam nie zagościły, z wyjątkiem krótkiej eksploatacji modelu M11 (1996-1999) w tejej bazie. Rok 1971 był szczególnie z jeszcze jednego powodu: autobusy zaczęły wówczas „przeganiać” tramwaje: długości linii autobusowych przekraczała już 170 km i była o 9 km większa od tras trakcji elektrycznej.

Zajezdnia NOWE SADY została oddana do użytku w dniu 16 października 1976 r., autobusy wyjechały z niej na ulice miasta dwa dni później. Pierwszym typem taboru, jaki trafił na jej teren, był rzecz jasna Jelcz 272 MEX. Również w 1976 r. na stan łódzkiego MPK wpisano pierwszą sztukę Jelcza PR110 U, produkowaną przez jelczańskie zakłady na licencji francuskiej firmy Berliet. Trafiły one najpierw na Helenówek, (potem do pozostałych zajezdni (z wyjątkiem Limanowskiego).

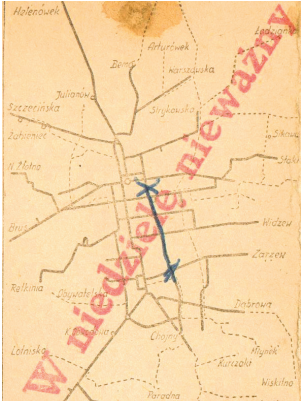
Z Jelczami „berlietami” władze centralne wiązały wielkie nadzieje na unowocześnienie taboru autobusowego w całej Polsce, miał to być olbrzymi sukces epoki gierkowskiej. Niemniej jednak autobusy te zawiodły pokładane w nich nadzieje – były dosyć głośne, raczej awaryjne, a eksploatacja w warunkach lokalnych prowadziła do pękania kratownic. Ogółem w łódzkim MPK eksploatowano 315 szt. tych autobusów, a zdarzały się okresy, gdzie nawet ok. 100 jednostek było wyłączonych z eksploatacji z powodu mniejszych lub większych usterek.

Co przyniosły kryzysowe lata 80. XX w.?

Rok 1980 przyniósł dostawę pierwszych jednostek autobusów nowego typu, które miały odmienić komunikację miejską w Łodzi. Mowa o Ikarusach 280 – pierwsza partia tych węgierskich przegubowców trafiła na zajezdnię przy ul. Limanowskiego w dniu 17 lipca 1980 r. Były to jednostki znacznie dłuższe, niż Jelcze MEX (miały 16,5 metra), trzeba było zatem dostosować halę serwisową oraz plac postojowy tej zajezdni do ich obsługi.

Rok 1980 zapisał się w pamięci łodzian głównie z powodu wielkiego strajku, którego kolebką była właśnie zajezdnia przy ul. Limanowskiego. Protest w dniach 26-31 sierpnia sprawił, iż autobusy z zajezdni nie wyjechały (podobnie tramwaje oraz inne kolumny transportu lokalnego pozostały w swoich bazach). Nie po raz pierwszy dowiedziono, iż Łódź bez komunikacji miejskiej nie może funkcjonować.

Historia modelu 280 jest bardzo długa i złożona, niemniej jednak pamiętać należy, iż w latach



W 1967 r. sieć linii autobusowych była już znacznie bardziej rozbudowana. Bilet ze zbiorów Jacka Biernata.

1980-1990 do Łodzi trafiło 487 szt. podtypu 280.26 – zarówno do zajezdni Kraszewskiego, Limanowskiego i Nowe Sady (lecz nie na Helenówek). Ponadto w latach 1983-1985 dostarczono do łódzkiego MPK 236 krótszych wersji tego modelu – Ikarusów 260 (do wszystkich zajezdni).

Nowiutkie Ikarusy 280 zobaczyć można było również podczas tzw. marszu głodowego, zorganizowanego przez Zarząd regionalny NSZZ „Solidarność”. W dniu 27 lipca 1981 r. zainstalowano na nich transparenty „Głód”, „Jeść”, „Chleba”, „Czym karmić dzieci”, „Precz z obniżonymi normami na mięso”, „Socjalizm to głód” i przejechano ulicą Piotrkowską. „Karnawał Solidarności” przerwało wprowadzenie stanu wojennego z dniem 13 grudnia 1981 r.

W czasach kryzysu oddano do użytku piątą zajezdnię łódzkiego MPK w... Pabianicach, przy ul. Lutomierskiej. 1 kwietnia 1982 r. „Transbud” przekazał swoją bazę na rzecz komunikacji miejskiej, a z dniem 24 maja 1982 r. rozpoczęła tam działalność zajezdnia MPK, mając do dyspozycji 9 Jelczy 272 MEX przekazanych głównie z Kraszewskiego (8 szt.) i z Helenówka (1 jednostka). 12 czerwca dostarczono kolejne autobusy do zajezdni w Pabianicach, która całkowicie przejęła obsługę linii pabianickich.

Jeszcze w 1986 r. do eksploatacji w łódzkim MPK wprowadzono kolejny model Jelcza – M11 – będący odpowiedzią jelczańskich zakładów na wszechogarniający kryzys gospodarczy. Pudło wcześniejszego modelu autobusu skrócono, montując je na podwoziu Csepel znanym z Ikarusów 260. Ogółem „migów” eksploatowano 84 sztuki. Również na rok 1986 przewidywano oddanie do użytku kolejnej zajezdni autobusowej – w adaptowanych budynkach przy ul. Granicznej. Prace przeciągnęły się do końca dekady i ostatecznie do ukończenia tej inwestycji nie doszło.

Wielkie zmiany

Przemiany ustrojowe roku 1989 z pewnym opóźnieniem wpłynęły na funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Łodzi i regionie, lecz zmieniła się ona diametralnie. Od 7 grudnia 1992 r. w związku

ZAKŁAD REMONTU AUTOBUSÓW

Po zjednoczeniu KEŁ i ŁWEKD (tramwajów miejskich i podmiejskich) główne warsztaty remontowe zlokalizowano w zajezdni przy ul. Tramwajowej. W latach 1950-1952 wybudowano nową halę remontową, w której z biegiem lat coraz częściej zajmowano się naprawami autobusów. W 1966 r. powołano do życia Wydział Remontu Autobusów z siedzibą w Helenówku (I). Wykonywano tam planowe oraz powypadkowe naprawy autobusów, a także ich remonty kapitalne. Ponadto wdrażano tam technologie i urządzenia mające na celu utrzymanie komunikacji autobusowej na najwyższym poziomie. Przykładowo, w cyklu ciągłym wykonywano uszczelki we wszelkich niezbędnych rozmiarach, gdy ich zakup u wytwórców rodzimych i zagranicznych był utrudniony, a także ze współpracy ze Stomilem Poznań w 1981 r. uruchomiono maszynę do bieżnikowania opon, co było jedynym takim przypadkiem w przedsiębiorstwie komunikacji miejskiej w Polsce (zwykle opony wysyłano do wykonawców zewnętrznych). Ponadto w ZRA przebudowywano autobusy liniowe na specjalistyczne pojazdy serwisowe. W latach 1994-1995 Zakład zajmował się montażem Ikarusów 280 sprowadzanych w częściach z Węgier, a następnie w latach 1995-1996 remontami Jelczy M11. Formalnie Zakład Remontu Tramwajów i Zakład Remontu Autobusów zostały połączone w dniu 1 lipca 1997 roku i powstał Zakład Remontu Taboru. Od tego momentu naprawy i regeneracje zespołów autobusowych były stopniowo przenoszone do zakładu przy ul. Tramwajowej. Naprawy całych pojazdów były realizowane w Helenówku do końca roku 1997.



Remont Ikarusów 280 w ZRA w Helenówku (I), 1996 r. Fot. Marek Krymarys, ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

z likwidacją zajezdni Helenówek autobusy z jej zasobów zaczęto rozdzielać pomiędzy Nowe Sady i Kraszewskiego. Ponadto w tym samym roku zajezdnia przy ul. Lutomierskiej zyskała nowego gospodarza – do obsługi komunikacji autobusowej powołano do życia MZK Pabianice.

Z dniem 1 stycznia 1993 r. działalność rozpoczęło MPK-Łódź Spółka z o.o., lecz jedynie w granicach gminy Łódź. Do przeszłości ostatecznie odeszła obsługa komunikacyjna Zgierza i Pabianic. Do Spółki nie włączono zajezdni autobusowych w Helenówku i w Pabianicach, magazynu części autobusowych w zajezdni przy ul. Limanowskiego i kolumny transportu specjalistycznego.

MPK-Łódź dysponowało na początku działalności trzema zajezdniami autobusowymi: Kraszewskiego, Limanowskiego i Nowe Sady. Na tabor składały się głównie Ikarusy 280, 260, Jelcze M11 i dostarczone jeszcze w roku 1992 5 szt. 120MM (w tymże 1992 r. skasowano również ostatnie Jelcze PR110U „berliety”). Wiadomym było, iż od komunikacji miejskiej oczekuje się unowocześnienia. Przed nową Spółką, przejmującą powoli zadania „staro”, komunalnego MPK, stanęły poważne wyzwania.

Pierwszym autobusem niskopodłogowym we flocie MPK-Łódź był

Mercedes-Benz O405N, którego dostawy rozpoczęły się w 1994 r. (ogółem 20 szt.). Początkowo nie posiadały one nawet elektronicznych wyświetlaczy mozaikowych, a ich główną wadą był brak trzech drzwi i jedynie dwa uchylne okna. Niemniej jednak za punkt honoru stawiano sobie przejazd nowym autobusem, nawet w nie-miłosiernym ścisku.

W 1996 r. MPK-Łódź zakupiło od Zasada Group trzy podemonstracyjne Mercedesy O405N2 (1651-1653), a oprócz nich – 8 Jelczy M122 (1654-1661). W 1997 r. natomiast wpisano na stan trzy podemonstracyjne autobusy: Jelcza M122 (1755) oraz dwa Mercedesy O405N2 (1756 i 1757). Wóz o numerze 1755 początkowo posiadał biało-niebieskie malowanie, a 1757 był pierwszym łódzkim autobusem wyposażonym w klimatyzację i wyróżniał się przez wiele lat białowiśniowym malowaniem. Natomiast wóz 1756 był oryginalnym Mercedeselem z 1995 r., wycofano go z ruchu w 2010 r., a do 2015 r. eksploatowany był jako specjalny).

Jelcze M122 od niemieckiego oryginału MB O405N2 różniły się: dzieloną przednią szybą, liczbą otwieranych okien (sześć zamiast dwóch), rodzajem siedzeń (plastikowe autometry), wykończeniem wnętrza (słabej jakości laminaty oraz świetlówki rodem z Jelcza PR110). Zaku-



Jelcz MEX 272 w zajezdni Limanowskiego, 1978 r. Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Brama główna zajezdni Nowe Sady, 1979 r. Na trasy wyjeżdżają Jelcze „berliety”. Fot. Janusz Kowalski



Ikarus 280.26 (4018) z drugiej serii dostaw w 1980 r. podczas wyjazdu na linię 69, ul. Nowe Sady, 1982 lub 1983 r. Fot. Jerzy Gryglewski

pione „Jelczedesy” w liczbie 14 szt. zapisywano w ewidencji pod podwójnym mianem O405N2/ Jelcz M122. Ostatni przedstawiciel tego „mieszanego” modelu zniknął z liniowej eksploatacji w 2013 r.

Rok 1996 przyniósł premierę pierwszych łódzkich przegubowych autobusów niskopodłogowych – Jelczy M181MB. Na ulicach Łodzi pojawiło się ich wówczas 24 szt., a w roku następnym – kolejnych 16 szt. Wozy te nie miały co prawda niskiej podłogi na całej długości, ale pierwsze dwoje drzwi bez stopnia ułatwiły wsiadanie osobom z niepełnosprawnościami, seniorom oraz rodzicom z wózkami dzieciennymi. Z racji wydawanych dźwięków i zachowania autobusy te zyskały przydomek „odkurzacze”.

38 jednostek typu M181MB otrzymało szyby panoramiczne, a w sześciu ostatnich wozach ostatniej dostawy zastosowano z przodu duże wyświetlacze. Warto dodać, iż były to pierwsze „pchaczce” – autobusy przegubowe z napędem na ostatnią oś, gdzie przyczepa dosłownie pchała cały autobus. Wymagało to nawet pewnych zmian w ustawodawstwie. W latach 2007-2008 w Zakładzie Remontu Taboru przy ul. Tramwajowej (dziś Zakład Techniki MPK-Łódź) przeprowadzono remonty kapitalne pięciu wozów tego typu, przy okazji zmieniając im wygląd przodu i tyłu. Ostatnie Jelcze M181MB skasowano w 2009 r.

Najkrótszą serią Jelczy eksploatowanych w łódzkim MPK był model M121MB wprowadzonych do eksploatacji w 1997 r. Były to 4 sztuki wozów podemonstracyjnych (numery taborowe 1751-1754). Każdy z nich zasadniczo wyglądał inaczej: design ściany czołowej w niektórych jednost-

AUTOBUSY UŻYWANE W MPK-ŁÓDŹ

Mało kto już pamięta, iż w pierwszej połowie lat 90. XX w. do łódzkiego MPK trafiła pewna liczba używanych wozów, którymi próbowano wyrównać braki taborowe. W 1990 r. sprowadzono ze Stuttgartu (miasto partnerskie Łodzi) cztery przegubowe autobusy Mercedes-Benz O317G (jeden z 1974 r. i trzy z 1976 r.), które przypisano do zajezdni Kraszewskiego. Były w nienagannym stanie technicznym, lecz Łódź potrzebowała nowych jednostek, ostatniego z nich skreślono z inwentarza w październiku 1997 r. Kolejnym używanym modelem, również przegubowym, był MAN SG192, którego 11 szt. z tych samych roczników sprowadzono z Amsterdamu (do 1988 r. kursowały w Augsburgu) w 1991 r. Trafiły również do zajezdni Kraszewskiego, lecz ostatecznie zlikwidowano je rok wcześniej. Rok 1994 przyniósł dostawę używanych Mercedesów O307 (krótkie, 7 szt.), i O305G (przegubowe, 2 szt.). Trafiły one do zajezdni Kraszewskiego i były tam eksploatowane odpowiednio aż do 2001 i do 1998 r.

W związku z brakami taborowymi oraz przygotowaniami do remontu torowiska tramwajowego na trasie Helenówek-Chocianowice (I etap ŁTR), wymagającymi licznych linii autobusowych zastępczych, w latach 2007, 2008 i 2009 zakupiono po 10 szt. używanych Mercedesów O405GN. Wozy trafiły do zajezdni Nowe Sady. Kasowano je stopniowo w latach 2012-2016.



Autobusy Mercedes-Benz O305G, O307 i O317G w zajezdni Kraszewskiego, 1996 r. Fot. Marek Krymarys, ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Autobusy Mercedes-Benz O405GN w zajezdni Nowe Sady, 2012 r. Fot. Bartosz Stepień



Pierwsze niskopodłogowe autobusy w MPK-Łódź – Mercedesy O405N, zajezdnia Kraszewskiego, ok. 1994 r. Fot. Marek Krymarys, ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź.

kach był niemalże identyczny jak w modelu przegubowym M181MB, w innych był podobny do tego z M11 po modernizacji. Jelcze M121MB od rozpoczęcia ich eksploatacji przypisane były do zajezdni Kraszewskiego. Po jej likwidacji w 2008 r. przeniesiono je do zajezdni Nowe Sady. Ostatnią jednostkę tego typu skreślono w 2009 r.

Jeśli Volvo, to tylko na „Limance”

Kiedy w łódzkim MPK pojawiły się autobusy Volvo, z miejsca stały się wizytówką zajezdni Limanowskiego – wozy tej marki nie trafiały do innych zajezdni. W roku 1998 dostarczono pierwsze 20 sztuk modelu B10L, w 1999 r. zaś – kolejne 15 szt. oraz 15 szt. wozów przegubowych (B10LA), których to następnych 10 szt. dostarczono w 2000 r. Również w roku 2000 na stan wpisano pierwszy autobus następnej generacji – Volvo 7000 (w sumie do 2003 r. dostarczono ich jeszcze 39 szt.). W 2001 r. na Limanowskiego zagościły pierwsze dwa przegubowe wozy

tego typu (7000A), a w 2002 r. – kolejne 14. Rok 2007 przyniósł dostawę 5 szt. wozów Volvo 7700 oraz 14 szt. 7700A. Jak łatwo policzyć, na stanie zajezdni Limanowskiego w sumie było 135 autobusów Volvo.

Dla obsługi nowoczesnych autobusów Volvo eksploatowanych przez MPK-Łódź, w zajezdni Limanowskiego w dniu 26 listopada 1998 r. uroczystie otwarto Autoryzowaną Stację Obsługi dedykowaną tej marce. Część hali OTP oblicowano niebieskimi panelami, a wewnątrz utworzono dwa stanowiska obsługowo-naprawcze, wyposażone w nowoczesne i skuteczne odciągi spalin. Odtąd nazywano ją już „halą Volvo”.

Wspomniany rok 2000 był bardzo ciekawy, jeśli chodzi o rozwój komunikacji autobusowej w Łodzi. Zakupiono przede wszystkim 20 sztuk Mercedesów Citaro (w kolejnym roku – następne sześć), oraz – niejako na próbę – 5 szt. autobusów MAN NL 223 oraz 5 szt. Solarisów Urbino 12 pierwszej generacji. Ostatnie egzemplarze tychże typów skreślono odpowiednio w roku 2016, 2007 i 2007.

Jelcze? Na Nowe Sady!

W ramach szeroko zakrojonego planu odnowy taboru MPK-Łódź w 2005 r. zakupiono 19 szt. Jelczy M121MB3. Kolejnych 15 wozów tego typu dostarczono w 2006 r.; cechowały się one wyrównaną linią okien (w porównaniu z modelami z poprzedniego rocznika), a przez producenta nazwane zostały „Mastero”. Wszystkie trafiły na zajezdnię Nowe Sady, gdzie można było wycofać mocno już wyeksploatowane Jelcze M11. W nowych jednostkach zastosowano ciekawy ozdobnik – chromowane kołpaki z wytłoczonym logo MPK-Łódź.

Autobusy miały niską podłogę dostępną z pierwszych i drugich drzwi, co zapewniało odpowiedni komfort pasażerom. Zadebiutowały 28 października 2005 r. i rozpoczęły pracę na liniach obsługiwanych przez zajezdnię Nowe Sady. Wówczas te najnowsze we flocie MPK-Łódź autobusy trafiły (od 9 listopada 2005 r.) na „reprezentacyjną” linię L, łączącą dw. Łódź Fabryczna z łódzkim lotniskiem Lublinek. Jelcze tego typu eksploatowano do 2022 r.

Ostatnim modelem Jelcza wprowadzonym do eksploatacji w MPK-Łódź był M081MB3 „Vero”, którego 17 sztuk zakupiono w 2006 r. Po raz pierwszy zdecydowano się na zakup jednostki klasy midi – Vero miał zaledwie 7,67 m długości. Miał on również małą pojemność – 24 miejsc siedzących (w tym 4 rozkładane) i 14 do 18 miejsc stojących – co było jego oczywistą... zaletą, bowiem wysyłano je na mało oblegane linie

o charakterze uzupełniającym w południowej części miasta (62, 63, 68). Nietypowy był również kształt nadwozia, a także fakt umiejscowienia sekcji niskopodłogowej za tylną ośią. Ze względu na gang silnika szybko zyskał on przydomek „traktorek”.

Duże zmiany w kwestiach zaplecza

Po 47 latach zajezdnia Kraszewskiego (przemianowana w roku 1995 r. w związku ze zmianą umiejscowienia bramy głównej na KILIŃSKIEGO) zakończyła swoją działalność. Autobusy po raz ostatni wyjechały z niej na trasy 28 marca 2008 r. Jako pierwszy na trasę o godz. 3:16 wyruszył Mercedes O405N (1659) na linię 90/1. Ostatnim liniowym autobusem był Mercedes O405N (2525, ex 1555), który wyjechał na linię nocną N1/5 o godz. 22:51. Popołudniowe i wieczorne zjazdy 28 marca oraz poranne 29 marca odbywały się do zajezdni Limanowskiego i Nowe Sady.

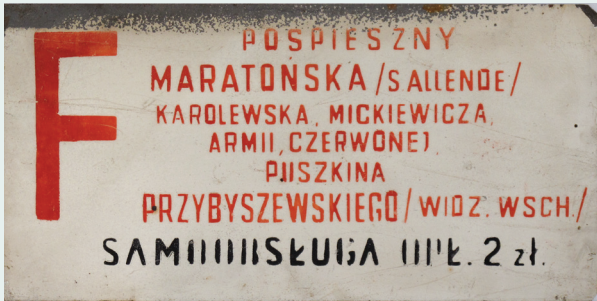
Również w roku 2008 (w maju) dostarczono ostatni spośród 25 zamówionych przegubowych Solarisów Urbino 18. Jednostki trafiły na zajezdnię Limanowskiego, gdzie uruchomiono dla nich serwis zewnętrzny (BTS). Wkrótce podpisano umowę na dostawę kolejnych 37 jednostek tego typu, które dostarczono jeszcze do końca roku.

W listopadzie 2008 r. zakończyła się trwająca od 2006 r. gruntowna modernizacja zajezdni autobusowej Nowe Sady. Obejmowała ona przede wszystkim przystosowanie budynku warsztatu i infrastruktury do obsługi i naprawy autobusów 18-metrowych. Zajezdnia wyposażona została w nową stację paliw spełniającą wszystkie wymogi ekologiczne. Powstało nowe, dodatkowe wyposażenie techniczne warsztatów naprawczych i funkcjonalne zaplecze dla prowadzących, co w znacznym stopniu poprawiło warunki pracy. Projekt modernizacji zajezdni przy ul. Nowe Sady uwzględnił nową lokalizację pokoiów biurowych oraz zmienił rozkład dotychczasowych pomieszczeń. Wiele zyskali pracownicy, ponieważ pomieszczenia socjalne takie jak szatnie, umywalne i stołówka zostały rozmieszczone blisko siebie. W drugim etapie wyremontowano plac postojowy dla autobusów. Prace objęły wymianę nawierzchni oraz budowę nowej instalacji kanalizacyjnej i oświetleniowej. Z krajobrazu zniknął budynek biurowy stojący przy wjeździe na teren obiektu.

Jesienią 2010 r. Spółka wzbogaciła się o 25 nowych autobusów Mercedes-Benz 628 conecto: 10 jednostek przegubowych oraz 15 „solówek”. Wozy trafiły na Nowe Sady, gdzie 9 listopada 2010 r. nastąpiło ich uroczyste przekazanie do eksploatacji.

LINIE POŚPIESZNE

Do połowy lat 90. XX w. stałym elementem łódzkiej komunikacji miejskiej były linie pośpieszne, oznaczone kolejnymi literami alfabetu w kolorze czerwonym. Ich zadaniem był szybki transport pasażerów z oddalonych osiedli do centrum (i z powrotem) bez zatrzymywania się na każdym możliwym przystanku. Na liniach pośpiesznych obowiązywała osobna, wyższa taryfa. Część linii pośpiesznych skasowano jeszcze w latach 80. XX w., przykładowo linie G, H, L, M i P zlikwidowano z dniem 1 lutego 1983. „Okrojony” system zasadniczo sprawdzał się aż do pierwszej połowy lat 90. XX w., kiedy to narastający ruch samochodowy znacznie spowolnił ruch autobusów pośpiesznych. Warto dodać, iż pierwsze kasowniki elektroniczne pojawiły się po raz pierwszy w dniu 18 stycznia 1994 r. w 53 autobusach obsługujących właśnie linie A, B, C, F i K, od tego dnia zresztą przemianowanych z „pośpiesznych” na „przyśpieszone”. Obowiązywała taryfa czasowa (30 lub 60 minut), a bilet uprawniał do przesiadki. Na marginesie należy dodać, iż wprowadzenie taryfy czasowej, a tym samym elektronicznych kasowników we pozostały pojazdach, nastąpiło z dniem 1 listopada 1994 r. W tym samym czasie zresztą zniknęły linie przyśpieszone i ich literowe oznakowanie. Linia A stała się z dniem 1 listopada 1994 r. linią 95, B – 96, C – 97, F – 98, a K – 99. Starsi łodzianie pamiętają jednak podróżowanie „efką” czy „jotką”.



Tablice autobusowych linii pośpiesznych ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

Także na terenie zajezdni Nowe Sady dokonano w dniu 22 września 2011 r. uroczystego przekazania do eksploatacji nowoczesnych autobusów Solaris Urbino (EEV). 15 przegubowców trafiło na stan tej zajezdni, a 30 „solówek” – na Limanowskiego. Wszystkie zostały wyposażone w system monitoringu, automaty biletowe, czytelne tablice z informacją pasażerską oraz klimatyzację.

Na terenie obiektu przy ul. Tramwajowej 6 w dniu 13 listopada 2014 r. zaprezentowano oficjalnie pierwsze dwa wozy – przegubowy i krótki – Mercedes Benz 628 Conecto (Euro 6). Do końca roku do MPK-Łódź trafiło 25 pojazdów przegubowych i 15 jednoczłonowych, w kolejnym roku doszły jeszcze dwie „solówki”. Okres wynajmu, a tym samym eksploatacji w Spółce, zakończył się na początku 2023 r.

Koniec pewnej epoki, a niskopodłogowców coraz więcej

W dniu 18 września 2015 r. po raz ostatni na trasę wyjechał Ikarus 280 – wóz o numerze 1553 obsługiwał dziewiątą brygadę linii 99A. Kurs z zajezdni przy ul. Limanowskiego rozpoczął w blasku fleszy, bowiem to epokowe wydarzenie przyciągnęło wielu dziennikarzy i miłośników



Autobusy Volvo B10LA w zajezdni Limanowskiego, 1999 r. Fot. Marek Krymarys, ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

komunikacji. Na drugi dzień pojazd ten wziął udział w uroczystym, pożegnalnym przejeździe, który odbył się w towarzystwie Ikarusów z prywatnej kolekcji „Czerwony Ikarus”.

Niecałe trzy miesiące później, w dniu 3 grudnia 2015 r., na terenie zajezdni Nowe Sady odbyła się uroczysta prezentacja nowych autobusów Solaris Urbino. Po jej zakończeniu pierwsze nowe wozy wyruszyły na trasy. Każda z zajezdni dostała po 10 szt. jednostek krótkich i po 10 szt. przegubowych, w sumie do Spółki trafiło 40 autobusów, których silniki spełniają restrykcyjną normę emisji spalin Euro 6. Podpisana umowa zakładała nie tylko wynajem Solarisów Urbino na okres 10 lat, ale także pełen pakiet serwisowy i utrzymania autobusów. W praktyce oznacza to, że przewoźnik płaci za gotowość techniczną floty.

Tymczasem zaistniała potrzeba odnowienia taboru klasy midi. Uroczysta prezentacja nowych, 8-metrowych autobusów Isuzu NovoCiti Life odbyła się w dniu 4 lutego 2019 r. Jeden z wozów został zaprezentowany na ul. Piotrkowskiej przed Urzędem Miasta Łodzi. Isuzu zadebiutowało na ulicach Łodzi jeszcze tego samego dnia – pierwsze wyjechało z zajezdni Limanowskiego na linię 84. Nowe Isuzu, również z tej zajezdni, po raz pierwszy pojawiły się na liniach



W 2023 r. MPK-Łódź wzbogaciło się o Mercedes-Benz 628B02 Conecto G (Euro 6E) - 52 szt. Fot. Bartosz Stępień

66 i 97 w dniu 14 lutego, a na linii 58 – 21 lutego. Natomiast pierwsze NovoCiti z Nowych Sądów wyjechały 19 lutego na linie 71, 77 i 90. 24 autobusy zostały rozdzielone po równo pomiędzy zajezdniami, a umowa przewidywała możliwość dokupienia jeszcze 18 szt. z czego skorzystano, tym samym w czerwcu 2020 r., ponownie po równo obdzielając obie zajezdnie MPK-Łódź. Zakup Isuzu pozwolił na skreślenie ze stanu ostatnich Jelczy M081MB3 „Vero”, co nastąpiło w maju 2020 r. Niektóre z nich odkupił prywatni przewoźnicy i spotkać je można jeszcze było na ulicach Łodzi do 31 sierpnia 2022 r.

O tym, jak zmieniają się trendy w projektowaniu karoserii współczesnych autobusów, każdy mógł się naocznie przekonać, gdy pierwsze Solarisy IV generacji wyjechały na ulice Łodzi w dniu 16 lipca 2019 r. 46 nowych, niskopodłogowych i klimatyzowanych autobusów Solaris Urbino zasililo tabor MPK-Łódź: nowe jednostki trafiły zarówno do zajezdni Nowe Sady, jak i do zajezdni Limanowskiego (wówczas w przebudowie, o czym poniżej). Pierwsza z nich zyskała 20 przegubowych autobusów i 14 autobusów solo, a druga 12 autobusów solo. Przegubowe Urbino 18 mają 135 miejsc ogółem, w tym 38 siedzących. Natomiast modele Urbino 12 (solówki) mogą pomieścić 85 pasażerów, z czego 26 posiada

miejsca siedzące. Wszystkie autobusy są w 100 proc. niskopodłogowe, wyposażone w automaty biletowe i klimatyzację. Nowością były panele fotowoltaiczne zamontowane w ramach testów na dachach 20 autobusów.

Inwestycje infrastrukturalne i taborowe w ostatnich latach

W czerwcu 2018 r. rozpoczął się długo wyczekiwany remont zajezdni Limanowskiego, które najlepsze lata miała już za sobą. W lipcu tegoż roku rozpoczęła się rozbiórka budynku biurowego z charakterystycznym „bocianim gniazdem” (wbrew pozorom nie było tam nigdy dyspozytorni, lecz... magazyn). Budowa w praktyce oznaczała całkowitą rewolucję w obiekcie, który cały czas musiał funkcjonować. Po miesiącach intensywnych prac w dniu 13 listopada 2019 r. uroczyście oddano do użytku nową halę serwisową wraz z częścią administracyjno-socjalną oraz okręgową stacją kontroli. Hala serwisowa posiada 25 stanowisk do obsługi autobusów, gdzie serwisować można 200 pojazdów. W budynku znalazły się również myjnia, warsztaty, magazyny i stacja kontroli pojazdów. Z halą sąsiaduje część administracyj-

no-socjalna zajezdni, w której oprócz biur są m.in. dyspozytornia, pomieszczenia socjalne dla 500 kierowców (maksymalnie 60 pracowników na godzinę) oraz 130 mechaników (maksymalnie 40 pracowników na zmianę). Budynek ma dwie kondygnacje, a jego powierzchnia użytkowa to ok. 7 557 m².

Nie oznaczało to końca prac w zajezdni przy ul. Limanowskiego, bowiem z początkiem maja 2020 r. rozpoczęto eksploatację nowej stacji paliw, wyposażonej w system pomiaru ilości paliwa PETRO-VEND. Wydawanie paliwa odbywa się przez cztery jedno-produktowe odmierzacze paliw (trzy jednostronne i jeden dwustronny). Natomiast w październiku 2020 r. zakończył się ostatni etap przebudowy zajezdni przy ul. Limanowskiego – do użytku przekazano nową siedzibę Zakładu Przewozu Osób Niepełnosprawnych, który dotychczas zajmował pomieszczenia przy ul. Tramwajowej. Do dyspozycji Zakładu oddano budynek administracyjno-biurowy z wygodną dyspozytornią, pokojem konferencyjnym i dużą szatnią. W technicznej części budynku znalazł się garaż i dwustanowiskowa myjnia, a wzniesiona obok wiata pomieścić może 28 busów. Na teren prowadzi osobny wjazd od ul. Grunwaldzkiej.

Kolejne nowe jednostki sprowadzono na przełomie 2021 i 2022 roku. Pierwszych 10 spośród 51 zamówionych Solarisów Urbino 18 czwartej generacji pojawiło się w zajezdniach MPK-Łódź w dniu 22 listopada 2021 r. Zostały rozdzielone po równo na Limanowskiego i Nowe Sady. Autobusy te wyjechały na trasy w dniu 23 grudnia 2021 r. Do zajezdni Limanowskiego trafiły tylko autobusy przegubowe – 13 Solarisów Urbino 18. Z kolei do zajezdni Nowe Sady dostarczono 9 autobusów przegubowych oraz 29 autobusów hybrydowych o długości 12 m. Podczas hamowania system mild hybrid generuje i magazynuje energię, a podczas przyspieszania autobusu wspomaga pracę silnika spalinowego, co umożliwia oszczędności w zużyciu paliwa. Pierwsze pięć hybrydowych autobusów wyjechało na linie 55, 91, 80 i 94 w dniu 18 stycznia 2022 r. I chociaż ten rodzaj mieszane napędu był bardzo interesujący, to coraz więcej mówiono o mających pojawić się w Łodzi „elektrykach”.

Początek autobusów elektrycznych

Przed uruchomieniem w Łodzi autobusów elektrycznych należało zapewnić im odpowiednie zaplecze. W październiku 2021 r. dobiegła końca budowa monumentalnej, 243-metrowej wiaty dla autobusów elektrycznych oraz stacji transformatorowej na terenie zajezdni autobusowej przy ul. Limanowskiego. Inwesty-

cje te są składowymi szerszego projektu pn. „Program niskoemisyjnego transportu miejskiego – zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z wybudowaniem infrastruktury niezbędnej do ich obsługi” dofinansowanego ze środków unijnych, mającym na celu podjęcie działań zmierzających do redukcji zużycia energii, zwiększenia wykorzystywania źródeł odnawialnych oraz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

Po raz pierwszy w historii komunikacji miejskiej w Łodzi autobus elektryczny pojawił się w dniu 4 lutego 2022 r.: wówczas na teren zajezdni przy ul. Limanowskiego wjechał pierwszy wóz Volvo 7900 electric. „Elektryk” przyjechał wówczas do Łodzi na testy. Dostawa 17 pojazdów tego typu rozpoczęła się jeszcze przed końcem lutego. W poniedziałek 14 marca 2022 r., tuż po godz. 10, pierwszy z nich – 1202 – wyjechał na linię 87. W dniu 5 kwietnia 2022 r. w ramach próby wóz 1212 wysłano na 59/5. Testy wypadły pomyślnie, toteż od 7 kwietnia „elektrykami” obsadzono cztery brygady tej linii.Oddanie do użytku ładowarek „szybkich” na krańcówkach Janów i Retkinia umożliwiło skierowanie elektrycznych autobusów na linię 80A/C – po raz pierwszy w dniu 2 listopada 2022 r.

Pożegnania i kamienie milowe

Dostawy nowych autobusów pozwoliły na likwidację starszych modeli. W dniu 15 lutego 2022 r. po raz ostatni kursowały liniowo Mercedesy O345G Conecto. To niepozorne wydarzenie było kamieniem milowym w dziejach Spółki – był to ostatni dzień kursowania autobusów nie-niskopodłogowych. Oznacza to, iż z dniem 16 lutego 2022 r. tabor autobusowy MPK-Łódź stał się w 100 procentach niskopodłogowy. Natomiast pożegnanie Jelczy – w uroczystej oprawie – odbyło się w dniu 3 kwietnia 2022 r., kiedy to w pożegnalny kurs udał się ostatni sprawny egzemplarz Jelcza M121MB3 „Mastero” – 2613. Przy bramie zajezdni Nowe Sady zebrali się ponad 100 osób, aby wziąć udział w tym przejeździe. Było to również znaczące wydarzenie dla przedsiębiorstwa – po 59 latach łódzkie MPK zaprzestało eksploatacji pojazdów marki Jelcz.

Bez większego rozgłosu z dniem 31 grudnia 2022 r. z eksploatacji liniowej w MPK-Łódź wycofane zostały ostatnie dwie jednostki autobusów Volvo 7700 z 2007 r. Wóz o numerze bocznym 1705 wyjechał z zajezdni Limanowskiego na linię N6/4 o 22:04 w dniu 11 grudnia 2022 r., a zjechał o godz. 2:14 dnia następnego. Natomiast wóz 1701 był ostatnim eksploatowanym liniowo Volvo 7700 – ostatnie kursy odbyły się w dniu 19 grud-

GRUPA „CZERWONY IKARUS”

Nieformalnie zawiązała się we wrześniu 2012 r., swoje działania sformalizowała po trzech latach. Jej założycielami są Damian Misiak, Tomasz Głaz i Grzegorz Bąk, od wielu lat zaangażowani w pozyskiwanie i ratowanie historycznych autobusów. W styczniu 2016 r., już jako licencjonowany przewoźnik, Grupa „Czerwony Ikarus” po raz pierwszy obsługiwała finał WOŚP (Ikarusem 260). Od tego momentu zapewnia historyczne pojazdy na kolejne edycje Orkiestry oraz na organizowane w maju Noce Muzeów. Od 2021 r. zapewnia obsługę autobusowej linii turystycznej „100”.



Brali udział w organizacji rozmaitych imprez, nie tylko w Łodzi: Noc Muzeów w Warszawie, budowa Trasy Górna, Light Move Festival, w 2022 r. Igrzyska Studenckie jako pomoc dla MPK i Markabu. Do tego można dodać Opener w Gdyni (jako przewoźnik) czy uroczyste przejazdy w Pabianicach czy w Zduńskiej Woli. Grupa „Czerwony Ikarus” współpracuje z fundacją Retro Zajezdnia z Dąbrowy Górniczej, z KSTM Wrocław, z KMKM Warszawa, stowarzyszeniem RetroTrans z Konina, Gryf Kartuzy i PKS Gdańsk, Simkolem oraz Classic Cars i PRL Auto z Łodzi oraz przede wszystkim z łódzkim KMST. Aby uatrakcyjnić linię turystyczną „100” wozy wypożyczane są z Gdańska, Wejherowa, Dąbrowy Górniczej i Katowic, wcześniej także z Wrocławia. Obecnie „Czerwony Ikarus” jest także podwykonawcą na linii 202 z Ronda Inwalidów do Janówki. Aktualny skład personalny grupy to: Anna Czekalska-Misiak, Damian Misiak, Paweł Pędzior (Gdańsk), Grzegorz Bąk (Warszawa), Tomasz Głaz, Mateusz Domański, Grzegorz Błaszczuk, Dominik Plotkowski.

facebook.com/czerwonyikarus
604 181 088
ikarusczerwony@gmail.com

nia 2022 r. na linii Z6/1 (wyjazd 3:30; zjazd 13:50).

W kwietniu 2023 r. z eksploatacji liniowej wycofano ostatnie autobusy Volvo 7700A, a w maju – Mercedesy O530 Citaro. „Merce” z 2007 r. spełniały normy emisji spalin Euro 3, natomiast Volvo 7700A, wprowadzone do eksploatacji w tym samym roku, oznaczono jako Euro 4, chociaż de facto spełniały normy Euro 5 wprowadzonej dwa lata później. Ostatnie cztery sztuki wzmiankowanych Mercedesów (2703, 2709, 2710, 2712) wycofano z eksploatacji liniowej z dniem 11 maja 2023 r., natomiast ostatnie przegubowe Volvo (1740) zdjęto ze stanu pojazdów liniowych z dniem 28 kwietnia (jednostki o numerach 1747 i 1749 wycofano już wcześniej, z dniem 17 kwietnia). Tym samym, od 11 maja 2023 r. MPK-Łódź dysponuje jedynie autobusami spełniającymi normy emisji spalin Euro 5 i wyższymi (EEV, 6). Tabor autobusowy MPK-Łódź spełnia coraz surowsze kryteria ochrony środowiska.

Najnowsze łódzkie autobusy

Pierwsze z 52 nowych autobusów Mercedes-Benz 628 B02 Conecto G wyjechały w poniedziałek 3 kwietnia 2023 r.



Volvo 7900 electric na terenie zajezdni Limanowskiego, 10 sierpnia 2022 r. Fot. Bartosz Stępień

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA MPK ŁÓDŹ W INNYCH MIASTACH REGIONU

Łódzkie MPK było odpowiedzialne za miejską komunikację autobusową nie tylko w mieście włókniarzy, ale i w sąsiednich miastach. Z dniem 19 października 1970 r. uruchomiono pierwsze trzy lokalne linie w Zgierzu obsługiwane przez MPK Łódź: 1, 1 bis i 2. W dniu 3 maja 1971 r. uruchomiono kolejne dwie – 3 i 4, w sumie numeracja zatrzymała się na siódemce. Łódzkie MPK zaprzestało obsługi ostatnich linii zgierskich (3 i 6) z dniem 1 sierpnia 1992 r. – przekazano je do MUK Zgierz. Komunikację lokalną zapewnioną przez łódzkie MPK miało również Głowno. Tamtejszą linię 1 uruchomiono z dniem 2 maja 1977 r., a linię 2 – 1 marca 1978 r. Obie skasowano z dniem 19 kwietnia 1991 r. Autobusy do obsługi zarówno Głowna, jak i Zgierza, zapewniała zajezdnia Helenówek. Od 19 lipca 1972 r. po Pabianicach zaczęła kursować pierwsza linia autobusowa – jedynka, a od 17 stycznia 1977 r. – dwójka. Obsługą komunikacji autobusowej w tym mieście zajęło się oczywiście MPK Łódź, a dokładnie – zajezdnia Kraszewskiego. Od 1982 r. Pabianice miały już swoją zajezdnię łódzkiego MPK przy ul. Lutomierskiej i stamtąd wyjeżdżały autobusy na trasy linii pabianickich (od 2 bis do 7). MPK w Łodzi zaprzestało obsługi pabianickich linii autobusowych (1-7) z dniem 1 lipca 1992 r. – ich obsługę przejął Urząd Miasta Pabianice.



Ikarus 620 na zgierskiej linii 1 (Parzęczewska/szpital – Dworzec PKP), lata 70. XX w. Fot. udostępnił Adam Skowroński, kierowca z zajezdni Limanowskiego

Podsumowanie

Dzieje komunikacji autobusowej w Łodzi to rzecz jasna temat, o którym można napisać znacznie szersze opracowanie. Historia tworzy się na naszych oczach i wciąż do kronik wpisują się kolejne wydarzenia związane z łódzkimi autobusami. Mamy nadzieję, iż ten tekst przybliżył nieco tematykę trakcji spalinowej i pozwoli Czytelnikom na inne spojrzenie na spotykane na co dzień autobusy.

Oprac. Bartosz Stępień