

125



L A T

KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ
W ŁODZI
1898 - 2023



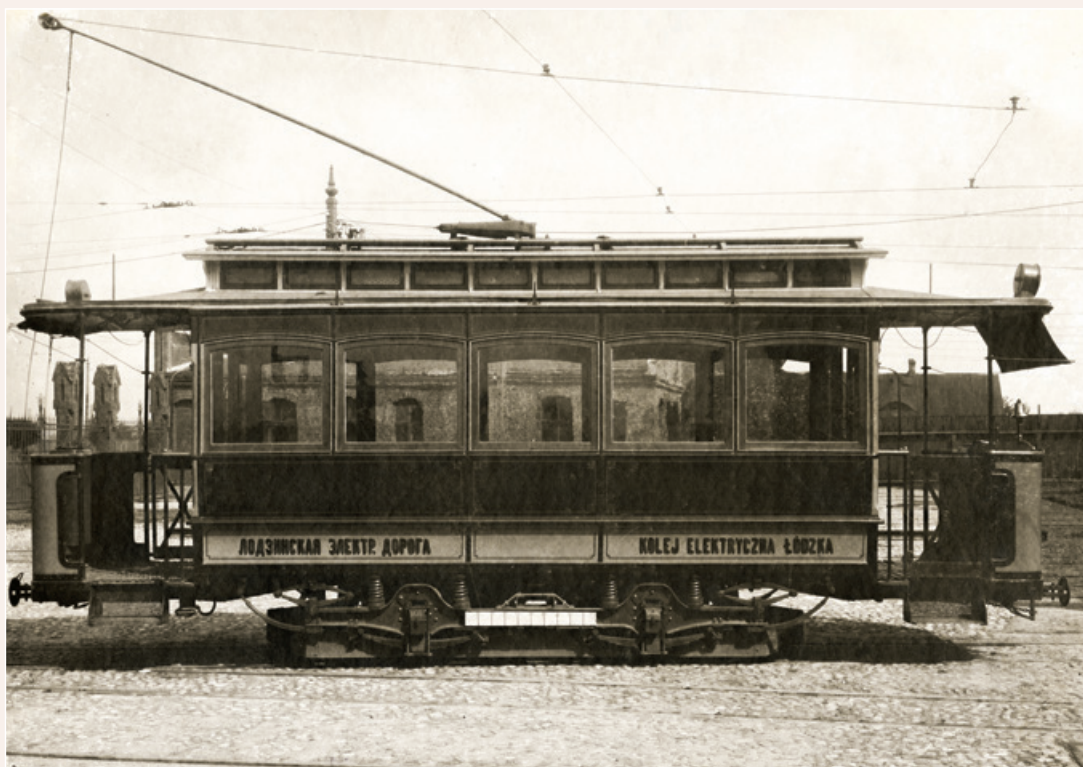
Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź
90-133 Łódź, ul. Wierzbowa 51
www.muzeum.mpk.lodz.pl



Wagon silnikowy Herbrand VNB 125 w zajezdni przy ulicy Nowo-Wysokiej, 1898 r.

W momencie uruchomienia komunikacji tramwajowej w Łodzi w dniu 23 grudnia 1898 r. jedynym typem eksploatowanego wagonu silnikowego był Herbrand VNB 125, zdolny do przewożenia 20 osób w przedziale pasażerskim (wyłącznie miejsca siedzące) oraz 14 osób na pomostach (miejsca stojące).

Te prawie ośmiometrowe wagony napędzane były dwoma silnikami typu VNB 125 o mocy 19 kW każdy (stąd też wzięło się określenie ich typu). Dla potrzeb obsługi najbardziej obciążonych linii dołączano doń doczepę typu petersburskiego.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

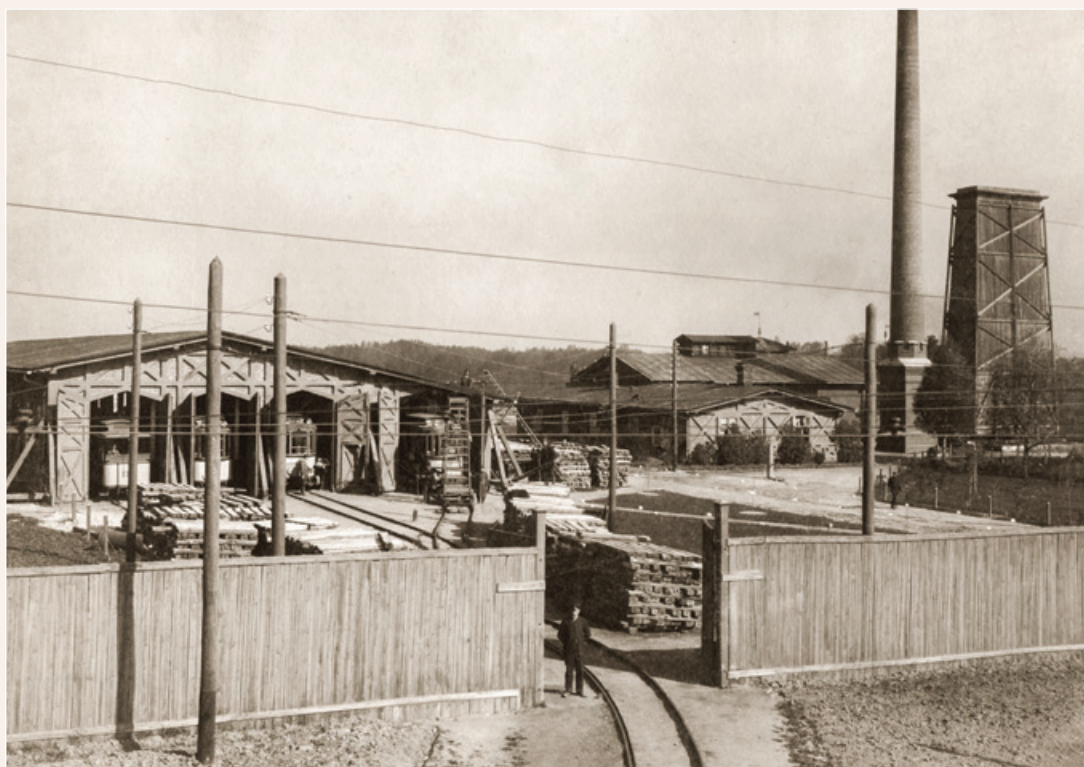


Pierwsza zajezdnia tramwajowa w Łodzi, ok. 1912 r.

Kiedy w lipcu 1897 r. rozpoczęła się budowa hali postojowej i elektrowni tramwajowej, ulica, przy której powstawała zajezdnia, nosiła nazwę Nowo-Wysokiej. Te dwa budynki były gotowe w stanie surowym z końcem tegoż roku. Następnie wybudowano kolejny, siedmiotorowy segment hali dla tramwajów (29.04.1900). Z dniem 1 czerwca 1901 r. zmieniono nazwę ulicy Nowo-Wysokiej na Tramwajową. Natomiast w 1910 r. wzniesiono kolejny segment hali oraz widoczny w głębi budynek konduktorni. Budynek administracyjny powstał nieco później, w 1912 r., w swojej pierwotnej, mniejszej wersji.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

125
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1888-2023

Zajezdnia w Chocianowicach – zaplecze linii pabianickiej, ok. 1908 r.

Równocześnie z powstawaniem sieci tramwajów miejskich rozwijał się system kolejek dojazdowych, czyli tramwajów podmiejskich. Już w 1901 r. otwarto linię tramwajową z Łodzi do Pabianic (17 stycznia) i do Zgierza (19 stycznia). W maju 1908 r. uruchomiono (warunkowo) połączenie z Rudą Pabianicką, zaś w roku 1910 – z Aleksandrowem (25 lutego) i Konstancynowem (17 grudnia). Natomiast w 1913 r. Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe uzyskały koncesję na budowę linii tramwajowych do Zduńskiej Woli i Piotrkowa Trybunalskiego (nie zrealizowane).



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

125
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1888-2023

Uroczyste uruchomienie linii do Ozorkowa – Zgierz, ul. Kolejowa, 9.04.1922

Ciekawostką wartą odnotowania jest stosowanie trakcji parowej na niektórych liniach podmiejskich. Wąskotorowe parowozy Borsig obsługiwały linię z Rudy Pabianickiej do Tuszyńska (otwarcie z dniem 18 kwietnia 1916 r.) oraz ze Zgierza do Ozorkowa (uruchomienie 9 kwietnia 1922 r.). Linię ozorkowską uruchomiono ponownie po jej elektryfikacji w dniu 23 maja 1926 r., a tuszyńską – 1 czerwca 1927 r. Do końca dekady zmodernizowano wszystkie urządzenia energetyczne używane w systemie tramwajów podmiejskich, m.in. wyposażenie podstacji.



Orkiestra łódzkich tramwajarzy, 1.05.1929

W kwietniu 1921 r. przy Związku Zawodowym Pracowników Tramwajów Polski, zrzeszającym również pracowników Kolei Elektrycznej Łódzkiej, powołano do życia 11-osobową orkiestrę o charakterze taneczno-rozrywkowym. Jej członkowie uświetniali swoimi występami każdą uroczystość związaną z łódzkimi tramwajami. W 1933 r. orkiestra przeszła pod auspicje Zarządu KEŁ, co przełożyło się na jej dalszy rozwój i stopniową profesjonalizację. Orkiestra łódzkich tramwajarzy gra do dziś, a jej występy można podziwiać podczas rozmaitych wydarzeń państwowych i miejskich.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

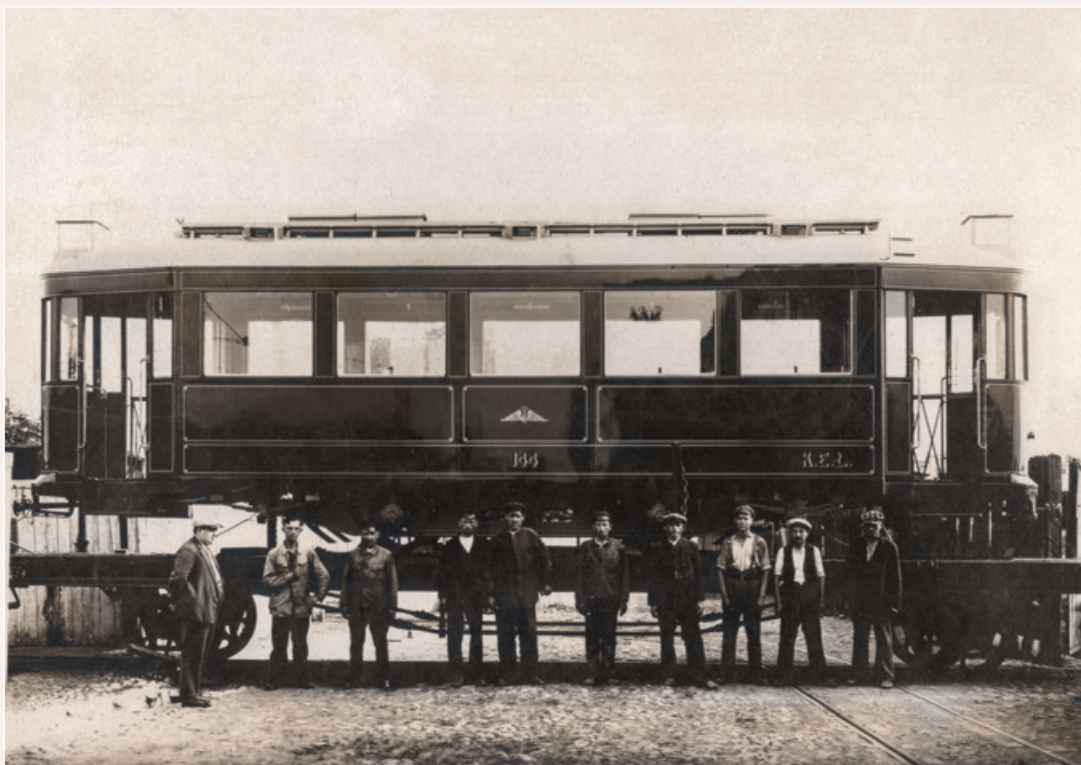


Tramwaj na nowo wybudowanej linii w ul. Brzezińskiej, ok. 1924 r.

Niezwykle ważnym wydarzeniem było tzw. „umiastowienie” łódzkich tramwajów w 1923 r., czyli przejęcie części akcji KEŁ przez łódzki Magistrat. Przełożyło się to na szereg inwestycji w infrastrukturę: budowę nowych linii czy przebudowę istniejących (np. dobudowanie drugiego toru). W pierwszej kolejności oddano do użytku długo wyczekiwane linie na ul. Rzgowskiej (otwarcie 25.07.1924) oraz na ul. Brzezińskiej (dziś Wojska Polskiego, 25.09.1924). W następnych latach wybudowano nowe linie tramwajowe na wielu łódzkich ulicach.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

125

LAT
KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ
W ŁODZI
1888-2023

Dostawa wagonu Lilpop II (144) drogą kolejową, ul. Tramwajowa, 1929 r.

W drugiej połowie lat 20. XX w. w Łodzi pojawiły się nowoczesne wagony tramwajowe drugiej generacji, wszystkie o zbliżonej budowie i parametrach technicznych. Były to wozy silnikowe: Simmering I (od 1927 r., ogółem eksploatowano 3 szt.), Lilpop I (od 1927 r., 20 szt.), Simmering II (od 1928 r., 5 szt.), Sanok (od 1928 r., 17 szt.), Lilpop II (od 1929 r., 56 szt.) i Lilpop III (od 1939 r., 18 szt.). Równocześnie zamawiano wagony doczepne – Sanok (od 1929 r., 23 szt.) i Lilpop III (od 1939 r., 5 szt.).



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

75

LAT
KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ
W ŁODZI
1948-2023

Autokar ŁWEKD marki polski Saurer, Pabianice przy Magistracie, 20.07.1934

ŁWEKD nie zrezygnowały z dawnych planów rozwojowych, jednakże udało się to 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. Przełom 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.



Plac Wolności przemianowany na Deutschlandplatz, ok. 1940 r.

Pierwszy patrol niemiecki pojawił się w Łodzi wieczorem 8 września 1939 r., a triumfalne wkroczenie jednostek 8. Armii Wehrmachtu nastąpiło następnego dnia. Z dniem 9 listopada 1939 r. Łódź włączono do obszaru tzw. „Kraju Warty”, dwa dni później rozpoczęła się rozbierka pomnika gen. Tadeusza Kościuszki na placu Wolności. Z dniem 11 kwietnia 1940 r. zmienioną nazwę miasta – Lodsche – zmieniono oficjalnie na Litzmannstadt. Miało to być jedno z wielu modelowych miast III Rzeszy.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Tramwaj w okupacyjnym (niebieskim) malowaniu, ul. Piotrkowska przy Tuwima, czerwiec 1943 r.

Smutną rzeczywistością czasu okupacji były tramwaje przemalowane na kolor niebieski, z namalowanym nowym herbem miasta – złotą swastyką na granatowym tle oraz tabliczkami „Nur für Deutsche”. Ponadto, zrezygnowano ze stylizowanych tabliczek przystankowych na rzecz czytelnej tarczy z literą „H” (Haltestelle). Z dniem 1 listopada 1940 r. wprowadzono podział na strefy oraz nową i korzystną taryfę biletową, przez co komunikacja tramwajowa stała się masową. Nowością były także automaty sprzedające bilety (od listopada 1941 r.), jak również podwójne przystanki.



Fot. Walter Genewein, ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



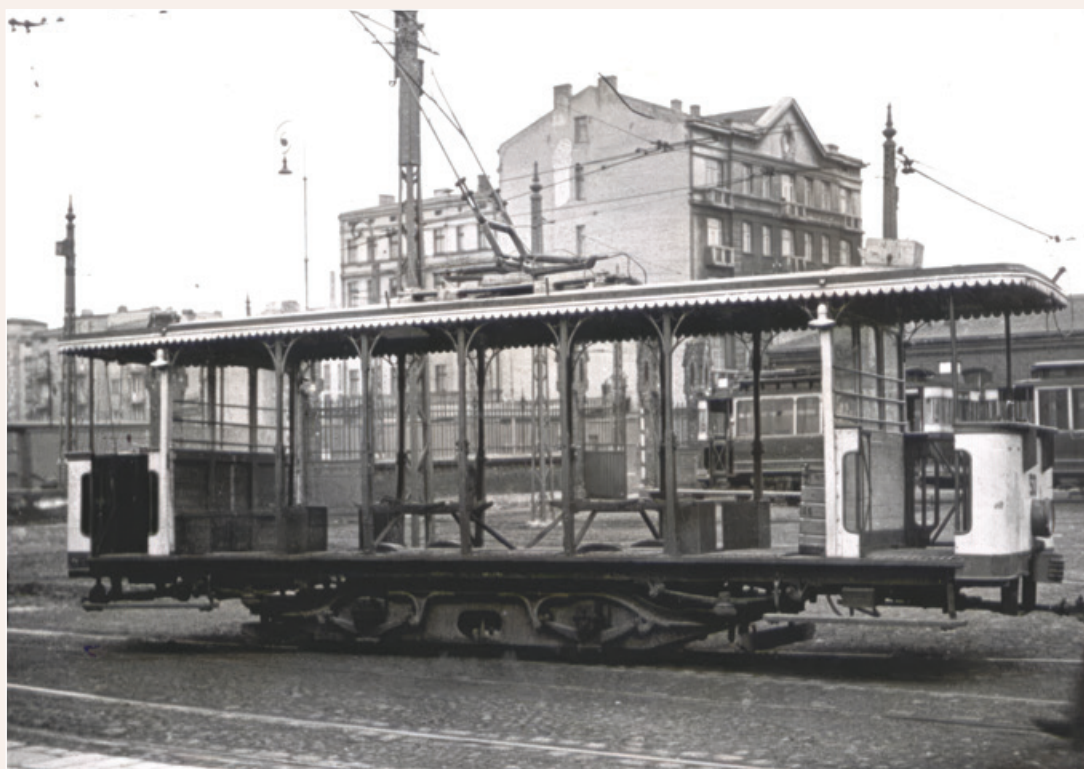
Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

125

LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1888-2023

Nowo otwarta krańcówka przy parku Julianowskim, 1943 r.

Wprowadzanie niemieckiego modelu komunikacji miejskiej wymusiło inwestycje w infrastrukturę tramwajową. Wybudowano nowe krańcówki w formie pętlic w następujących lokalizacjach: Pabianicka przy kolei obwodowej (II kwartał 1941 r.), Rzgowska na Chojnach (koniec 1941 r.) czy Julianów (8.11.1942). Ponadto zrealizowano największą inwestycję komunikacyjną tamtego czasu: rozbudowę krańcówkę tramwajów miejskich i podmiejskich „Sued Ring” (pl. Niepodległości), uroczyste oddanie do eksploatacji 19 czerwca 1943 r.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

125

LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1888-2023

Wagon silnikowy typu koblenckiego, ul. Tramwajowa, kwiecień 1942 r.

Dla potrzeb transportu wewnętrznego na terenie dzielnicy żydowskiej, zamkniętej w dniu 30 kwietnia 1940 r., uruchomiono odrębne przedsiębiorstwo tramwajowe – Elektrische Strassenbahn-Getto. Wykorzystując fragmenty odciętej sieci tramwajowej oraz budując kolejne odcinki (głównie bocznicę), zorganizowano system przewozów towarowych pomiędzy różnymi wydziałami Litzmannstadt Getto. Do ciągnięcia wagonów towarowych wykorzystywano wagony „letnie” z Koblencji.



Budowa linii na Stoki, 1948 r.

Wkrótce po zakończeniu II wojny światowej oddano do użytku wiele nowych linii tramwajowych, łączących odległe przedmieścia z centrum Łodzi. Budowa tych linii odbywała się przy dużym udziale tzw. „czynu społecznego”, czyli z pomocą okolicznych mieszkańców żywnościowo zainteresowanych jak najszybszym uruchomieniem tramwaju. W tym okresie powstały linie: na Stoki (24.10.1948), na ul. Łągiewnickiej (od ul. Warszawskiej do ul. Bema, 22.07.1949), na Nowe Żółtno (25.09.1949) i na Retkinię (30.04.1955).



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Wagon doczepny z planszą propagandową, pl. Niepodległości, 1951 r.

W listopadzie 1948 r. dokonano połączenia tramwajów miejskich i podmiejskich (KEŁ i ŁWEKD), będących od kwietnia 1945 r. pod przymusowym zarządkiem państwowym. Nowe, zjednoczone przedsiębiorstwo początkowo przez krótki czas nosiło nazwę „Łódzkie Zakłady Komunikacyjne”, następnie „Miejskie Zakłady Komunikacyjne”, a od 1 stycznia 1951 r. – „Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi”. Charakterystyczne dla tamtego okresu były plansze propagandowe umieszczane na dachach wagonów, a także współzawodnictwo pracy i „wartę pokoju”.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Fot. Janusz Kowalski

125

LAT
KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ
W ŁODZI
1888-2023

Krańcówka tramwajów podmiejskich przy ul. Północnej, 1979 r.

Okazały dworzec tramwajów podmiejskich przy ul. Północnej powstawał w dwóch etapach. 22 lipca 1951 r. oddano do eksploatacji układ torowy w formie rozbudowanej pętlicy, a także nowe torowiska w ulicach Północnej i Ogrodowej (od Zachodniej do Franciszkańskiej) i Zachodniej (od Ogrodowej do Limanowskiego). Budynek poczekalni przekazano do użytku dokładnie dwa lata później – 22 lipca 1953 r. Bieg rozpoczęły tu tramwaje do Ozorkowa, Zgierza, Aleksandrowa, Konstytynowa i Lutomierska. W grudniu 2010 r. budynek i układ torowy wpisano do Rejestru zabytków nieruchomych województwa łódzkiego.



Fot. udostępniła p. Cecylia Stępnia (na zdjęciu z lewej)

75

LAT
KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ
W ŁODZI
1948-2023

Star N52 na linii 55, krańcówka Paradna/Wołodzowskiego, 1956 r.

Chociaż komunikację autobusową w Łodzi uruchomiono 11 października 1948 r. (linia A w relacji plac Niepodległości – Józefów), to początkowo miała ona znaczenie marginalne. Dopiero utworzenie linii 51-59 w latach 1955-1957 i inwestycja w nowy tabor (w rzeczonym okresie przede wszystkim Stary N52 i Sany H01B) pozwoliły na stworzenie sprawniej siatki połączeń autobusowych, zwłaszcza w rejonach pozbawionych komunikacji tramwajowej, przede wszystkim na południu Łodzi – Stare Chojny, Ruda Pabianicka, Rokicie.



Ikarus 620 zwany „bombowcem”, zajezdnia Helenówek, 1976 lub 1977 r.

W 1959 r. w Łodzi pojawiło się pierwsze 10 szt. Ikarusów 620, które okazały się być idealnie dostosowane do tutejszych warunków (w sumie dostarczono ich 258 szt.). W latach 1966-1970 łódzkie MPK otrzymało 312 nowych autobusów i ani jednego nowo-czesnego wagonu tramwajowego – znaczenie traktacji spalinowej znacznie wzrosło. W ciągu 5 lat liczba autobusów powiększyła się ze 138 do 405, zwiększeniu uległy zasięg i długość linii autobusowych: w 1961 r. było 67 km tras autobusowych, a 156 km tramwajowych.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Jelcz-Berliet PR110U, pl. Dąbrowskiego, 1978 r.

Liczba autobusów w Łodzi stale się powiększała. Do łódzkiego MPK trafiło ok. 50 szt. Jelcza 043 i ok. 640 szt. Jelcza MEX-272 (od 1963 r.), 33 szt. przegubowego Jelcza 021 (od 1968 r.) i 29 szt. Ikarusa 556 (od 1969 r.). W 1971 r. autobusy zaczęły „przeganiać” tramwaje: długość linii autobusowych przekraczała już 170 km i była o 9 km większa od tras traktacji elektrycznej. Od roku 1976 rozpoczęto dostawy licencyjnego Jelcza-Berlieta PR110U (dostarczono 315 sztuk).



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Fot. Janusz Kowalski

Zajezdnia autobusowa Nowe Sady, 1979 r.

Dla potrzeb rozrastającej się floty autobusowej konieczne było uruchomienie kolejnych zajezdni. Do funkcjonujących od 1961 r. zajezdni Kraszewskiego i zajezdni Helenówek (od 1968 r., w swoim drugim „wcieleniu”) dołączyły nowe obiekty przy ul. Limanowskiego (1971 r.) i Nowe Sady (1976 r.). W pierwszej połowie lat 70. XX w. najliczniejszym typem autobusów był Jelcz 272 MEX, w drugiej połowie dekady powoli rosła liczba wozów Jelcz-Berliet PR110U.



Fot. Janusz Kowalski



Nowoczesny tramwaj typu 803N w Zakładzie Remontu Tramwajów, 1979 r.

Symbolem nowoczesności stały się przegubowce 803N, których od 1973 r. do Łodzi dostarczono 141 szt. Wraz ze starszym modelem – 102NaW (20 szt. wpisanych na stan w latach 1972-1973) – stały się ucieleśnieniem idei „tramwaju szybkiego” (prędkość max. 70 km/h, dobre przyspieszenie). Już wcześniej zaczęto budowę dwupasmowych arterii z wydzielonym

torowiskiem tramwajowym, aby zapewnić szybki i bezkolizyjny ruch tramwajów. Były to m.in. al. Politechniki (1960-1961), Kopcińskiego (1960-1961), Promińskiego (dziś Rydza-Śmigłego, 1970), al. Włókniarzy (1969-1978), Trasa W-Z (1978).



Wagon typu 805N, pętla przy ul. Tramwajowej, 1978 r.

Kolejną generację wozów tramwajowych stanowiły wagony 805N, z racji znacznego udziału przeszkleń w konstrukcji pudła zwane „akwariami”. Pierwsze dwa – oznaczone początkowo przez producenta jako 105NW – przybyły do Łodzi na początku 1977 r., otrzymały numery 460 i 459. Następne wozy przybyły wiosną 1978 r. i były oznakowane już jako 805N. Nowością był również zastosowany w nich rozruch – za pomocą pedałów w podłodze (stąd inne branżowe określenie wagonu: „tupany” lub „tuptuś”). Wozy te można było łączyć w składy (2- lub 3-wagonowe).



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Ikarus 280 w reklamie Peweksu, zajezdnia Kraszewskiego, 1989 r.

Od pierwszej połowy lat 80. XX w. flota autobusowa wzbogacała się o nowoczesne przegubowe Ikarusy 280 (w sumie jeździło ich 555 szt., pierwsze dostawy w 1980 r.) i krótkie Ikarusy 260 (od 1983, w sumie 242 szt.). Stały się one autobusowym symbolem tej dekady, pod koniec której – w związku z przemianami gospodarczymi – również nośnikami reklamowymi. Warto nadmienić, iż reklamy wówczas malowano ręcznie, z czasem natomiast zaczęto stosować elementy wycinane z folii samoprzylepnej, by finalnie przejść do stosowania samoprzylepnych wydruków wielkoformatowych.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Fot. Marek Krymarys, ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

30

LAT
MPK-ŁÓDŹ SP. Z O.O.
1993-2023

Mercedes-Benz 0405N, zajezdnia Kraszewskiego, 1994 r.

Z dniem 1 stycznia 1993 r. działalność rozpoczęło MPK-Łódź Spółka z o.o., które stopniowo przejmowało zadania „starego”, komunalnego MPK. Władze nowo powołanej Spółki stanęły przed trudnym zadaniem modernizacji przedsiębiorstwa i taboru, by komunikacja miejska w Łodzi sprostała wyzwaniom nowych czasów. Pierwszym autobusem niskopodłogowym we flocie MPK-Łódź był Mercedes-Benz 0405N, którego dostawy rozpoczęły się w 1994 r. (ogółem 20 szt.). W początkowym okresie eksploatacji elektroniczne wyświetlacze mozaikowe nie były jeszcze zainstalowane.



Fot. Wojciech Dębski

20

LAT
TRAMWAJOWEJ LINII
TURYSTYCZNEJ
2003-2023

Historyczny skład 5N+5ND na linii turystycznej „0”, pętla Zdrowie, 2003 r.

W 2003 r. z inicjatywy Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi uruchomiono linię turystyczną „0” w relacji Zajezdnia Dąbrowskiego – Zdrowie. Historyczny skład 5N+5ND z zasobów łódzkiego MPK kursował w każdą niedzielę od 3 sierpnia do 28 września włącznie, a obsługę konduktorską stanowili członkowie Klubu. Od 2007 r. „zerówka” kursowała w relacji Wycieczkowa – Zdrowie, łącząc dwa popularne miejsca wypoczynku łódzian. W 2012 r. skład trafił do obsługi jednej z brygad malowniczej linii podmiejskiej 43 (Telefoniczna – Lutomiersk).



**Wagon
122NaL-10 „Swing”
na podnośnikach
w nowej hali,
zajezdnia Telefoniczna,
28.02.2019**

Zapoczątkowane w 2002 roku dostawy nowego niskopodłogowego taboru tramwajowego (15 szt. Cityrunnerów) były kontynuowane w kolejnych latach: 10 szt. tramwajów typu 122N „Tramicus” w 2008 r. oraz 22 szt. 122NaL „Swing” w 2015 r. Natomiast w 2018 r. do Łodzi trafiło kolejnych 12 „Swingów”, a z tych samych środków unijnych dofinansowano budowę drugiej hali przeglądowo-naprawczej na terenie zajezdni Telefoniczna, oddanej uroczystie do użytku w dniu 28 lutego 2019 r.



Fot. Bartosz Stępień



**Solaris Urbino 18
generacji IV, zajezdnia
Nowe Sady, 9.05.2019**

Zapoczątkowana w 1994 r. wymiana taboru autobusowego na niskopodłogowy zakończyła się 15 lutego 2022 r., gdy do zajezdni zjechały ostatnie średniopodłogowe Mercedesy Conecto 03456. Natomiast od 11 maja 2023 r. MPK-Łódź Spółka z o.o. w eksploatacji liniowej posiada jedynie autobusy spełniające normy Euro 5 i wyższe. Dokładnie rzecz ujmując: 79 szt. autobusów (Euro 5), 95 szt. wozów wg. normy „prześciowej” EEV oraz 232 szt. autobusów z normą Euro 6. Tabor autobusowy MPK-Łódź spełnia coraz surowsze kryteria ochrony środowiska.



Fot. Bartosz Stępień



Fot. Bartosz Stępień



Autobus elektryczny Volvo 7900, ul. Telefoniczna, 13.04.2022

Zupełnie nową kartą w historii łódzkiej komunikacji miejskiej stało się wprowadzenie do eksploatacji autobusów elektrycznych. W dniu 14 marca 2022 r. pierwszy z nich – Volvo 7900 (1202) – wyjechał na linię 87. Ogółem MPK-Łódź Spółka z o.o. posiada 17 takich pojazdów, są one przypisane do zajezdni Limanowskiego, gdzie wzniesiono dla nich monumentalną wiatę (ukończoną w październiku 2021 r.) z ładowarkami. System uzupełnia 6 ładowarek „szybkich” na wybranych łódzkich krańcówkach.



Fot. Bartosz Stępień



Tramwaj Moderus Gamma LF 06 AC, Piotrkowska Centrum, 14.03.2023

Najnowszym tramwajem na łódzkich torach jest Moderus Gamma LF 06 AC (zamawiający – Zarząd Inwestycji Miejskich). Pierwszy wagon przytransportowany został do Łodzi z oddziału firmy Modertrans w Biskupicach Wielkopolskich 1 grudnia 2022 r. w godzinach nocnych. Również trzy miesiące później – w dniu 1 marca 2023 r. Moderusy zadebiutowały w ruchu liniowym (2 szt. na linii 9). W pojeździe zastosowano cztery wózki w niespotykanym dotąd w Łodzi układzie – dwa skrajne (skrajne) i dwa sztywne. Takie rozwiązanie ma spowodować mniejsze zużycie torowisk oraz obręczy.



www.mpk.lodz.pl

