40



LAT

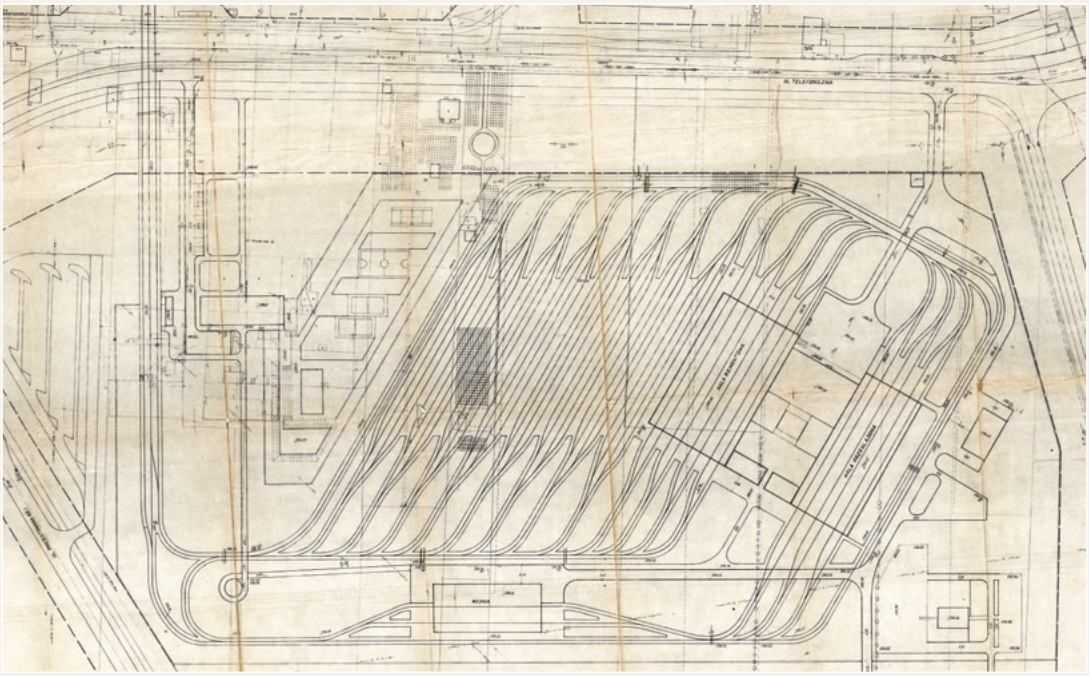
ZAJEZDNI „TELEFONICZNA"
1986-2026

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

1976

Wstępny projekt zajezdni tramwajowej „Telefoniczna", 1976 r.

Już w 1964 r. rozległe tereny przy ul. Telefonicznej zarezerwowano dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Łodzi na potrzeby budowy nowej zajezdni tramwajowej. Wtedy też rozpoczęły się prace projektowe, które po 10 latach zaowocowały opracowaniem studium technicznego zajezdni tramwajowej na 160 wagonów przegubowych typu 102NaW / 803N. Z różnych powodów projekt domknięto dopiero w kwietniu 1978 r., rezygnując np. z planowanego nieco wcześniej wjazdu do zajezdni poprowadzonego estakadą i zmniejszając liczbę torów na placu postojowym.

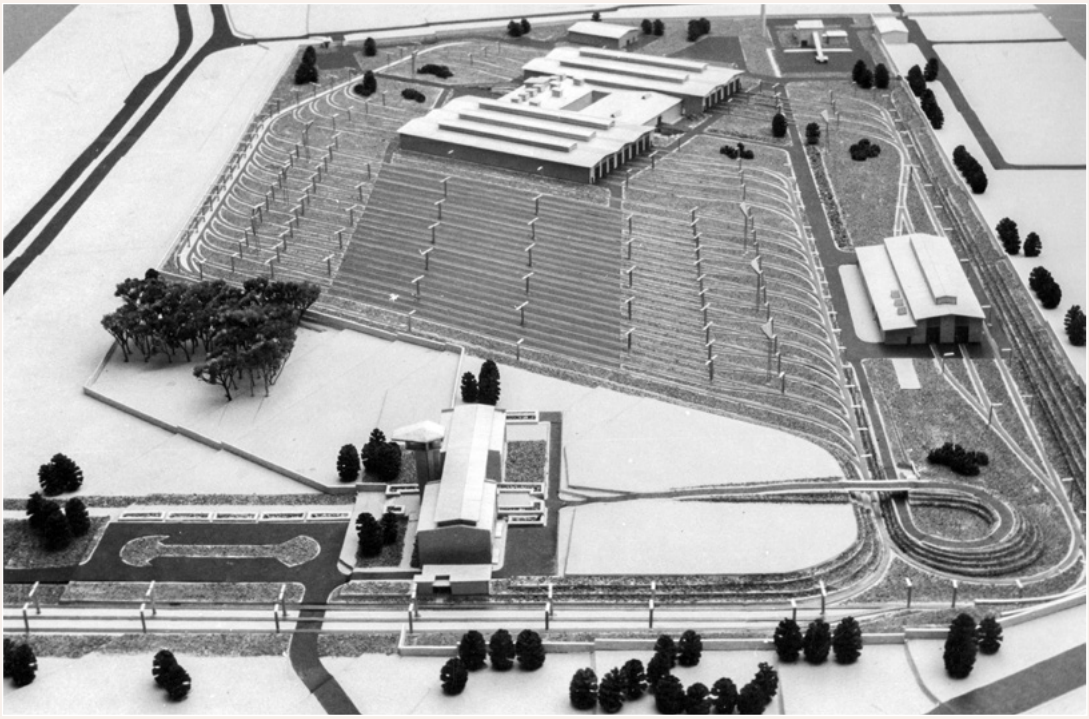


Plan ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1976

Makieta zajezdni tramwajowej „Telefoniczna", 1976 r.

Na terenie przewidziano budynek socjalno-ruchowy (na pierwszym planie), myjnię (z prawej), podstację, dwie portiernie oraz budynek główny (w głębi), składający się z hali obsługi, hali napraw i łączącego je budynku warsztatowo-socjalnego z patio pośrodku. Na pole odstawcze składały się 23 tory, a układ torowisk zaprojektowano tak, aby była możliwość ominięcia (w zależności od potrzeb) myjni, hali przeglądowej, hali remontowej czy pola postojowego (tzw. torem szybkim), a także objechania zajezdni i zawrócenia na jej terenie.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1980



Fot. Janusz Kowalski

Prace budowlane na terenie zajezdni, grudzień 1980 r.

W sierpniu 1978 r. na budowę wprowadzono wykonawcę – łódzką „Chemobudowę", a prace rozpoczęły się z dniem 1 października. W pierwszym etapie wyrównywano teren i likwidowano pozostałości po kilku działających tu wcześniej gospodarstwach rolnych. Deklarowano zakończenie budowy po 36 miesiącach, czyli w październiku 1981 r. Pechowo, zima 1978/1979 okazała się tzw. „zimą stulecia", a późniejszy kryzys gospodarczy miał negatywnie wpłynąć na tempo budowy zajezdni, które wówczas określano „ślimaczym".

1981



Fot. Janusz Kowalski

Narada w biurze budowy, 2.04.1981

Sposobem na zdopingowanie wykonawcy prac do przyśpieszenia ich tempa miało być zainteresowanie władz niezadawalającym przebiegiem prac budowlanych. Spotkanie z udziałem Wiceprezydenta Łodzi – Zbigniewa Turewicza i inż. Romanem Guzikiem – Dyrektorem Naczelnym „Chemobudowy", w którym uczestniczyli również Dyrektor Naczelny MPK – Eugeniusz Polak i Dyrektor ds. Eksploatacji – Lucjan Grzelakowski, raczej nie przyniosło zamierzonych skutków, a budowa dalej przebiegała swoim rytmem. Jesienią 1981 r. mówiło się już o marcu 1984 r. jako terminie zakończenia inwestycji.

1983

Budynek socjalno-ruchowy, zwany później administracyjnym, 14.05.1983

Budynek ruchu z zapleczem socjalnym zaprojektowano jako wolnostojący, piętrowy, częściowo podpiwniczony. Na parterze przewidziano pomieszczenia dyspozytorów, grafikowców itp. oraz świetlicę i stołówkę. Na pierwszym piętrze – pomieszczenia administracji, takie jak m.in.: gabinet kierownika, pracowników odpowiedzialnych za sprawy kadrowe, socjalne i finansowe, organizacji społecznych, radiowęzła oraz gabinetu lekarskiego i stomatologicznego, a także salę narad.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

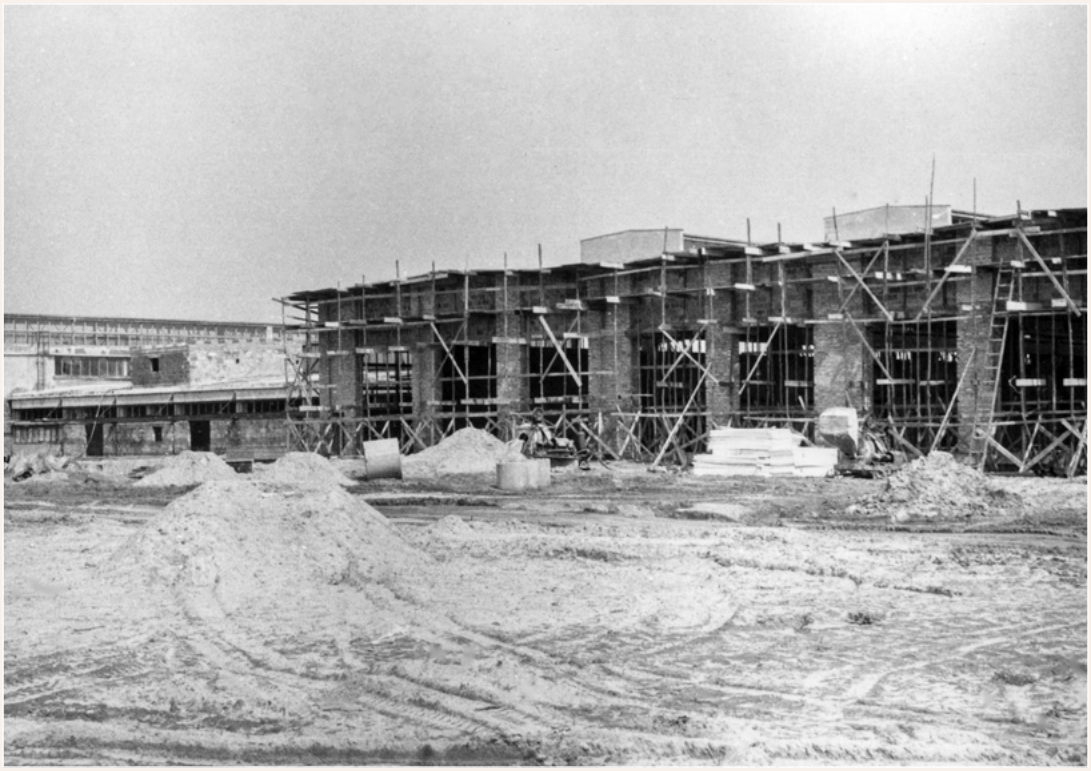
1983

Budynek myjni, 14.05.1983

Niedaleko za wjazdem wznoszono dwukanałowy budynek myjni, gdzie na obu torach przewidziano automatyczne urządzenia myjące skonstruowane przez OBROM-WUKO w Łodzi i wykonane przez WUKO w Łodzi (w ostateczności zrealizowane tylko na jednym). Przewidziano tam również urządzenia do suchego oczyszczania podwozi i skrzyń aparatowych tramwaju sprężonym powietrzem. Obok kanałów zaprojektowano pomieszczenia na urządzenia technologiczne myjni – pompy, sprężarki, wentylatory, a także szatnie załogi i umywalnie.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1983

Budynek główny, na pierwszym planie hala napraw, 14.05.1983

Najważniejszy budynek na terenie zajezdni składał się z hali obsługi, części warsztatowo-socjalnej oraz hali napraw. W hali obsługi (przeglądowej) przewidziano torów do wykonywania obsługi codziennej i drobnych napraw. W środkowej części budynku zaprojektowano szatnie, warsztaty, pomieszczenia nadzoru, magazyny itp. W hali napraw (remontowej) przewidziano 8 torów. Trzy z nich (1, 2 i 3) zaprojektowano tak samo, jak te w hali przeglądowej. Dwa kolejne (4 i 5) – bez sieci trakcyjnej, z suwnicą belkową nad nimi, ostatnie trzy (6, 7, 8) na tzw. „estakadach"



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1983

Fragment pola odstawczego, 14.05.1983

Układ torowy został zaprojektowany tak, aby bez potrzeby manewrowania wagonami lub składami dotrzeć do pożądanej części zajezdni. W jego skład ogółem weszło 88 rozjazdów ze zwrotnicami typowymi r=50m. Tory przewidziano na podbudowie betonowej o grubości 20 cm – zabudowane płytami EPT lub zabetonowane do poziomu główki szyny, łuki zaś o krzywiźnie r=25m. Wszędzie zaplanowano szyny typu 180 S, z wyjątkiem hal, gdzie zastosowano szyny kolejowe S 60. Odstępy pomiędzy torami postojowymi (23 ciągi) zaprojektowano na 4,9 m.

1986

Uroczyste otwarcie zajezdni „Telefoniczna", 15.03.1986

Oficjalnego przekazania obiektu przez Chemobudowę-Łódź i uroczystego otwarcia zajezdni „Telefoniczna" dokonano w sobotę, 15 marca 1986 r. przy dźwiękach zakładowej orkiestry MPK. W uroczystości udział wzięli: I sekretarz KŁ PZPR – Tadeusz Czechowicz, minister budownictwa, gospodarki przestrzennej i komunalnej – Józef Niewiadomski (wcześniej pełnił obowiązki prezydenta Łodzi), przewodniczący Rady Narodowej Miasta Łodzi – prof. Mieczysław Serwiński, prezydent Łodzi – Jarosław Pietrzyk oraz delegacja zaprzyjaźnionego z łódzkim MPK przedsiębiorstwa komunikacyjnego z Karl-Marx-Stadt (d. NRD; obecnie Chemnitz).



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1986

Inauguracyjny przejazd wagonu typu 805Na (6416) przez myjnię, 15.03.1986

W związku z dostawami nowego taboru typu 805Na, jeszcze w czasie budowy, pojemność zajezdni określono na 220 szt. jednostek tego typu. Zgodnie z przyjętą od 5 sierpnia 1985 r. czterocyfrową numeracją taboru, będąca wówczas wciąż w budowie „Telefoniczna" otrzymała numer 6, z tym zastrzeżeniem, że w niedalekiej przyszłości, po likwidacji „Tramwajowej" będzie miała nr 1. Od 23 marca 1986 r. „Telefoniczna" miała objąć obsługę linii tramwajowych 1, 9, 10, 11, 12, 13, 22, 25 i 29. 22 marca tramwaje miały wyjechać jeszcze z ul. Tramwajowej, ale wrócić już na ul. Telefoniczną.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



fot. Ole Iskov, udostępnił Łukasz Stefańczyk

1992

Wycofane wagony typu 803N ponownie w zajezdni „Telefoniczna", 29.08.1992

Starsze osiemsettrójki nie zagrzały zbyt długo miejsca na „Telefonicznej". Pierwszych 16 sztuk pozbyto się już w 1987 r., kolejnych 17 szt. – w 1988 r., a ostatnich 9 szt. – w 1989 r. Wszystkie te przegubowce przeniesiono na Helenówek, a nowsze wozy z rodziny 805Na stały się jedynym typem taboru eksploatowanym w zajezdni „Telefoniczna". Jednakże w 1992 r. wycofane z eksploatacji w zajezdni „Helenówek" przegubowe wozy 803N odstawiono tymczasowo na „Telefoniczną", w związku z przekształcaniem łódzkiego MPK w Spółkę prawa handlowego.



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

1996

Jednorodny park taborowy zajezdni „Telefoniczna" – wyłącznie 805Na i pochodne, 1996 r.

Z dniem 1 kwietnia 1986 r. na stan zajezdni „Telefoniczna" wpisano 2 szt. wagonów typu 105NW z 1977 r., 24 szt. wagonów 805N z 1978 r. (w tym dwa przebudowane na typ 805NS – 6435 i 6460) oraz wagony typu 805Na: 14 szt. z 1979 r., 14 szt. z 1983 r., 2 szt. z 1984 r. i 14 szt. z 1985 r. Kolejne 805Na pojawiły się na „Telefonicznej" w 1987 r. (44 szt.), 1988 r. (40 szt.) i w 1990 r. (14 szt.). Ponadto od kwietnia do lipca 1990 r. na stan wpisano wagony typu 805NS: 2 szt. z rocznika 1989 i 8 szt. z rocznika 1990. W momencie rozpoczęcia działalności MPK-Łódź Spółka z o.o., w zajezdni stacjonowało 220 jednostek typu 805N i pochodnych.

1996

Lotnicze zdjęcie zajezdni „Telefoniczna", 1996 r.

Rozległe rezerwy terenu wokół zajezdni nie zostały pozostawione przypadkowo. Ulica Telefoniczna miała być dwupasmowa i niedaleko krzyżować się z planowaną trasą „Konstytucyjna". Na północ od zajezdni zarezerwowano teren pod budowę nowej siedziby zakładów remontowych MPK, według innych koncepcji rozważano zlokalizowanie tam zajezdni autobusowej. Ostatecznie żadnego z tych planów nie zrealizowano.



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

1996

Wnętrze hali remontowej, 1996 r.

Specyfiką lat 90. było wykorzystanie praktycznie całego taboru zajezdni pod całopojazdowe reklamy, w ramach kampanii ogólnopolskich i lokalnych. Z lewej widoczny skład na podnośnikach w trakcie wymiany wózków, za nim kolejny, posadowiony na wózkach technologicznych, oczekujący na podobną procedurę. Z prawej tor ze stanowiskami do przeglądu pantografów. Duża liczba przeszkleń do dziś pozwala na pracę w hali bez konieczności włączania sztucznego oświetlenia.



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



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

2001

Zmodernizowany skład 1934+1935 z aparaturą rozruchowa firmy ELIN EBG Traction, 27.07.2001

W latach 2001-2002 wykonano remont kapitalny 20 jednostek, połączony z modernizacją napędu (ELIN). Wszystkie te wagony trafiały pierwotnie do zajezdni „Telefoniczna", podobnie jak wcześniejsze modernizacje wykonane w Zakładzie Remontu Taboru MPK-Łódź: wagon, w którym zastosowano napęd chopperowy AEG (ADtranz, 1451, 1997 r.), skład z napędem prądu przemiennego z silnikami asynchronicznymi i falownikami firmy ELIN (1368+1369, 1998 r.) i kolejny z napędem prądu stałego z chopperami firmy WOLTAN (1936+1937, 1999 r.).



Fot. Bartosz Stępień

2003

Zmodernizowane wagony typu 805N, 21.09.2013

Od 2003 r. wagony serii 805Na modernizowane były przez Zakład Remontu Taboru (od 1 sierpnia 2004: Zakład Techniki) do wersji z nowym designem (Astromal, z lewej), a od roku 2011 – do wersji trzydrzwiowej, z zastosowaniem nowoczesnej aparatury chopperowej, w większości przypadków dostarczonej przez firmę Woltan. Modernizacji tramwajów z rodziny 805N zaprzestano w roku 2020, a w międzyczasie zaczął pojawiać się tabor niskopodłogowy, otwierając nową erę w dziejach zajezdni „Telefoniczna" i całej Spółki.

2002

Niskopodłogowy tramwaj Cityrunner, 2002 r.

Pojawienie się w Łodzi taboru niskopodłogowego było absolutną rewolucją, zarówno jeśli chodzi o komfort podróży dla pasażerów i pracy dla motorniczych, jak i o sposób serwisowania takich wozów. Pierwszy Cityrunner dostarczony został do Łodzi jeszcze w grudniu 2001 r. Ogółem na stan zajezdni „Telefoniczna" wpisano w 2002 r. 15 szt. Cityrunnerów (z czego 13 szt. zostało zmontowanych w Zakładzie Remontu Taboru MPK-Łódź przy ul. Tramwajowej). W ruchu liniowym zadebiutowały w dniu 28 marca 2002 r.



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

2008

Niskopodłogowy tramwaj typu 122N, z czasem nazwany przez producenta „Tramicusem", 2008 r.

Znaczne zmiany w infrastrukturze zajezdni spowodowała dostawa kolejnej partii tramwajów niskopodłogowych – 10 szt. tramwajów typu 122N z bydgoskich zakładów PESA w 2008 r. Pięć „balkonów" w hali przeglądowej stopniowo rozbudowano, a dwa z trzech w hali napraw – połączono. Ponadto w hali przeglądowej zainstalowano urządzenia do uzupełniania piasku w piasecznicach tramwajów oraz system centralnego odkurzania. W czerwcu 2008 r. oddano do użytku 3 kolejne tory postojowe (nr 25, 26 i 27) oraz jeden tor wyjazdowy (szybki, nr 28), zmodernizowano również myjnię.



Fot. Bartosz Stępień



Fot. Bartosz Stępień

2012

Używany wagon typu GT8N, 27.08.2014

Po postawieniu (z dniem 1 kwietnia 2012 r.) w stan likwidacji spółek obsługujących linie podmiejskie (Międzygminna Komunikacja Tramwajowa i Tramwaje Podmiejskie), na „Telefoniczną" przeniesiono większą część tamtejszego taboru: 9 szt. wozów GT6 (7 szt. z TP i 2 szt. z MKT) oraz 2 szt. GT8ZR, 6 szt. M6S i 6 szt. GT8N (z MKT). Większość z nich na ogół stopniowo kasowano w kolejnych latach, lecz przegubowce z członem niskopodłogowym (czyli GT8N) spisywały się tak dobrze, iż w roku 2014 Spółka zdecydowała się na zakup czterech kolejnych wagonów tego typu, tym razem z Helsinek (ex. Mannheim).



Fot. Bartosz Stępień

2017

Używany wagon niskopodłogowy typu NF6D z Bochum/Gelsenkirchen, 25.11.2017

Innym typem używanych wagonów, jaki pojawił się w taborze „Telefonicznej", były wozy NF6D z Bochum. Pierwsza „Bogestra" pojawiła się nad ranem 12 kwietnia 2017 r., a dwie ostatnie spośród 35 sprowadzonych wagonów – w nocy z 26 na 27 listopada 2020 r. Większość wagonów tego typu wysyłano na linie po dokonaniu niezbędnych czynności przygotowawczych (montaż biletomatów, kasowników, przeprogramowanie urządzeń informacji pasażerskiej, itp.), niektóre poddano modernizacji w Zakładzie Techniki MPK-Łódź (obecnie wagonów NF6D z napędem ENIKA jest 11 szt.).

2019

Tramwaj „Swing" w nowej hali przeglądowo-remontowej, 28.02.2019

W roku 2015 do zajezdni „Telefoniczna" trafiły 22 szt. fabrycznie nowych wagonów typu 122NaL „Swing". Kolejna partia wagonów tego typu (Z nieznacznymi różnicami technicznymi i oznaczeniem 122NaL-10) pojawiła się w związku większym projektem unijnym, połączonym z budową nowej, pięciotorowej hali przeglądowo-remontowej. Uroczystego otwarcia nowej hali dokonano w dniu 28 lutego 2019 r. w obecności Pani Hanny Zdanowskiej – Prezydent Miasta Łodzi, Zbigniewa Papierskiego – Prezesa Zarządu MPK-Łódź Sp. z o.o. oraz Jana Skubisza – właściciela firmy INKOMET (wykonawcy). Zagrała Orkiestra Zakładowa MPK-Łódź.



Fot. Bartosz Stępień

2020

Widok ogólny nowej hali przeglądowo-remontowej, 23.10.2025

Po wyburzeniu starej podstacji energetycznej możliwe było wybudowanie torów wyjazdowych z nowej hali – nowa wiązka była gotowa we wrześniu 2020 r. W samej hali część torów nr 3 i 4 umieszczono na tzw. estakadach. Na pierwszej części toru nr 5 zastosowano innowacyjną sieć sztywną odsuwną, która po złożeniu zapewnia przestrzeń umożliwiającą podniesienie całego wagonu na przenośnych podnośnikach kolumnowych. Natomiast tory 1 i 2 znajdują się w osobnych pomieszczeniach (po dwa na każdy z nich), umożliwiających wykonywanie odrębnych prac lakierniczych itp.



Fot. Bartosz Stępień



Fot. Zbigniew Papierski

2020

Budynek nowej podstacji energetycznej, 2020 r.

Budowa nowej podstacji „Telefoniczna" rozpoczęła się jeszcze w 2018 r. i była finansowana ze środków własnych MPK-Łódź. Nowa podstacja o mocy trakcyjnej 6,4MVA całkowicie zastąpiła dotychczas eksploatowaną starą podstację o mocy 4,8 MVA, która to w dniu 3 kwietnia 2020 r., po ponad 34 latach nieprzerwanej eksploatacji, została trwale wyłączona, a następnie w dniu 16 kwietnia – wyburzona.



Fot. Bartosz Stępień

2020

Rozdzielnica średniego napięcia SN 15kV w nowej podstacji energetycznej, 2020 r.

Podstacja energetyczna „Telefoniczna" została wykonana przez firmę PLUTON Polska i zasila ona zarówno sieć tramwajową na terenie zajezdni, jak i wszystkie budynki w obrębie obiektu. W podstacji zastosowano system rozproszonej cyfrowej automatyki zabezpieczeniowej oraz cyfrowy system telemechaniki, który został włączony do zdalnego sterowania Centralnej Dyspozytorni Mocy MPK-Łódź Spółka z o.o.

2023

Myjnia firmy SOSNOWSKI uruchomiona w lutym 2023 r., 10.02.2023

W dniu 16 lutego 2023 r. podpisano protokół odbioru nowej myjni tramwajowej firmy „SOSNOWSKI" Sp. z o.o. (z Gdańska) dla zajezdni „Telefoniczna". Urządzenie zainstalowano na torze południowym, w miejscu dawnej myjni WUKO z 1986 r. Znajdująca się na sąsiednim torze myjnia SULTOF model MTT-40 z 2008 r. nie była dostosowana do obsługi najnowszych wagonów Swing i NF6D. Nowe urządzenie może działać w trybie mycia przejazdowego oraz mycia pełnego (tramwaj stoi – myjnia pracuje). Mycie pełne może być realizowane na dwa sposoby: program szybki lub dokładny.



Fot. Bartosz Stępień

2024

Zmodernizowany podest w starej hali przeglądowej, 9.10.2024

W październiku 2024 r. zmodernizowane zostały stanowiska do przeglądu pantografów na kanale 5 i 6 starej hali przeglądowej, bowiem w związku z eksploatacją coraz większej liczby przegubowych wozów niskopodłogowych, zaszła konieczność wydłużenia pomostu do 35 m. Po obu stronach podestu pojawiły się furtki wejściowe w ilości po 4 sztuki na stronę, umożliwiające max. 12 osobom dostęp do aparatury na dachach wagonów. Prace wykonała firma M-G MROŻEK GZYL Sp. j.



Fot. Bartosz Stępień



Fot. Bartosz Stępień

2025

Rozbiórka dawnego budynku administracyjnego, 11.08.2025

W 2007 r. większość stanowisk dyspozytorskich i biurowych przeniesiono z budynku administracyjnego do pomieszczeń pomiędzy halami przeglądową i remontową. Wkrótce budynek przestał być wykorzystywany na potrzeby zajezdni, a niektóre z pomieszczeń wynajmowane były prywatnym przedsiębiorcom. W sierpniu 2025 r. rozpoczęła się jego rozbiórka, bowiem już od kwietnia trwały prace ziemne związane z budową 10 nowych torów odstawczych w tej części zajezdni „Telefoniczna", z którymi lokalizacja budynku kolidowała.



KAUER ARCHITEKCI – Emil Kauer

2026

Wizualizacja wznoszonego budynku socjalnego, 2025 r.

W styczniu 2026 r. rozpoczęły się prace przygotowawcze związane z rozbudową pomieszczeń socjalno-administracyjnych. W dobudowanej do „łącznika" sekcji znaleźć się mają m.in. dyspozytornia, toalety, pomieszczenia biurowe i magazynowe oraz pokój socjalny (na parterze) jak również sala szkoleniowa, pomieszczenia biurowe, archiwum i mundurowania (piętro). Dobudówka ma mieć długość 20 m, szerokość 15 m i wysokość ok. 9,3 m, z całkowitą powierzchnią użytkową 551,06 m², przy powierzchni zabudowy równej 356,95 m².

www.mpk.lodz.pl

MPK-Łódź