

50



L A T

ZAJEZDNI LIMANOWSKIEGO

1971-2021

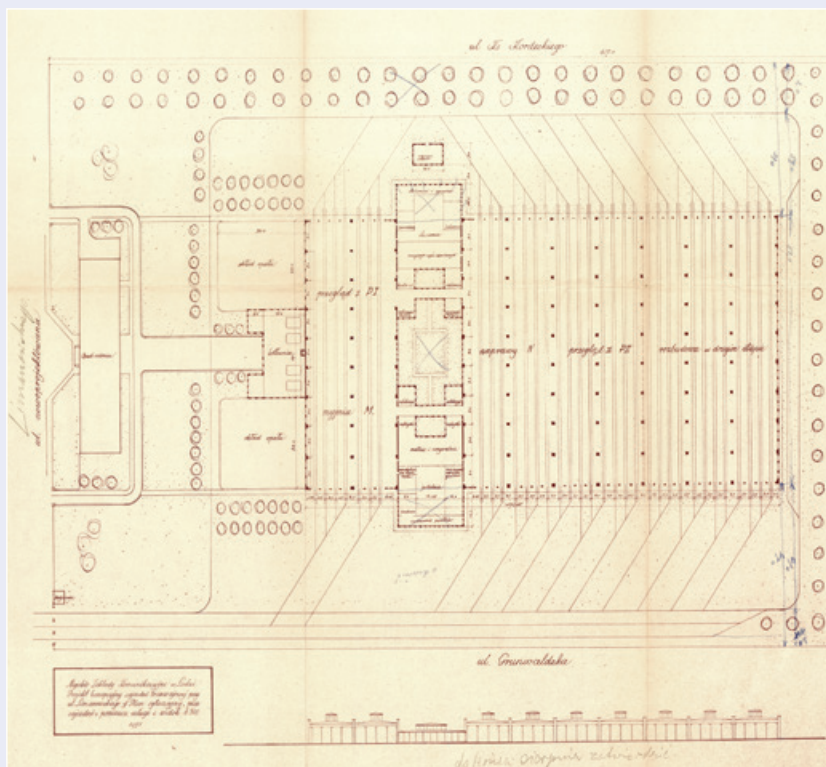


Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź
90-133 Łódź, ul. Wierzbowa 51
www.muzeum.mpk.lodz.pl

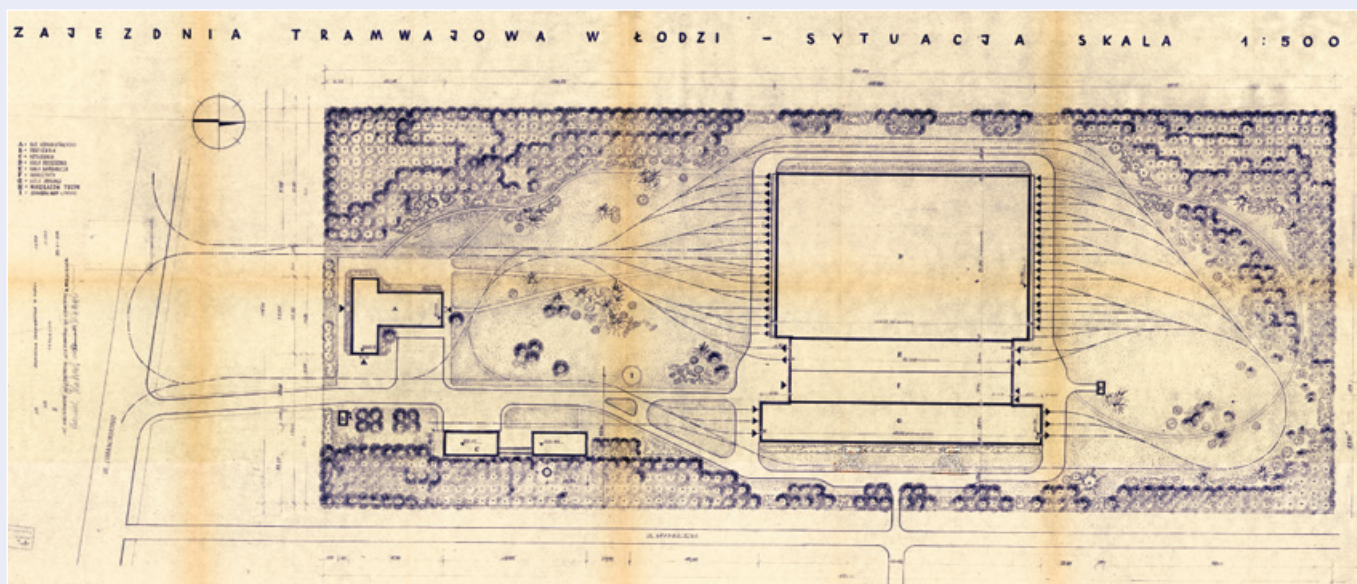
1952

Pierwsza koncepcja zajezdni tramwajowej, wrzesień 1952 r.

Plac przy ul. Limanowskiego 147/149 przekazano na cele budowy zajezdni tramwajowej w maju 1947 r., realizując tym samym przedwojenny zamiar. We wrześniu 1952 r. stworzono jej pierwszy projekt – obiekt miał pomieścić 185 wozów (192 wliczając techniczne), serwisowanych przez 145 pracowników. Układ torów (33 w poprzek działki), wymuszający 66 bram uznano jednak za niepraktyczny, a kosztorys – za niedoszacowany.



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1958

Zaawansowany projekt zajezdni tramwajowej, 1958 r.

Pod koniec sierpnia 1953 r. przedłożono drugą wersję projektu zajezdni tramwajowej przy ul. Limanowskiego. W opracowaniu zawarto trzy kolejne warianty rozplanowa-

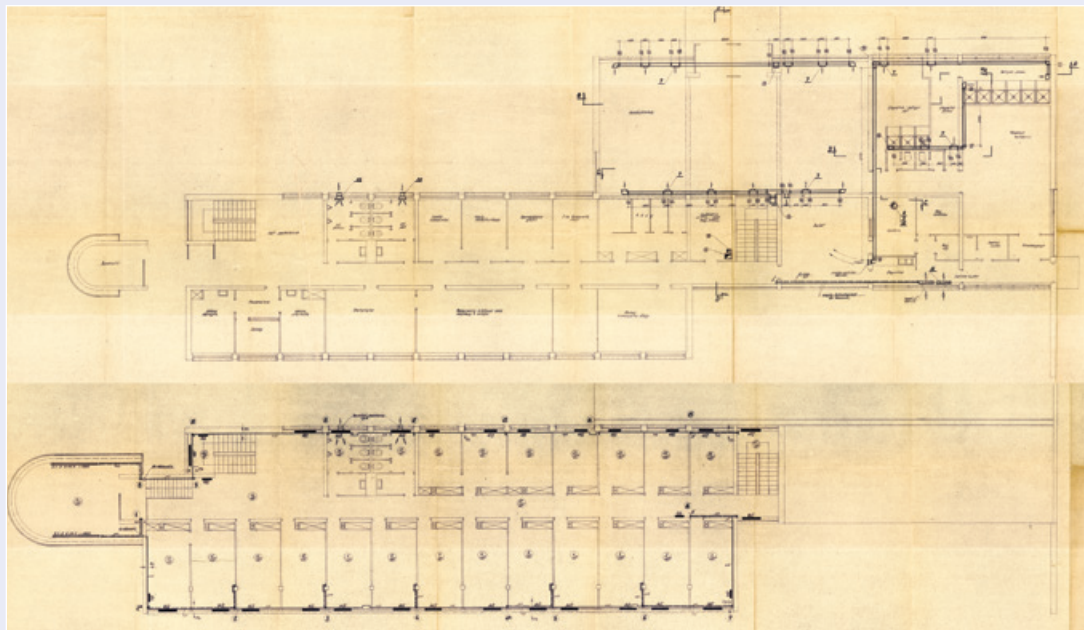
nia zajezdni – z układem torów wzdłuż działki, różniące się kubaturą budynków. Ostatecznie wariant I zarzucono, a do końca lat 50. XX w. rozwijano koncepcję

z podłużnym układem torów i ogromną halą postojową, której wymiary dostosowano do obsługi wagonów typu N. Ostatecznie pod koniec lat 50. XX w. projekt zarzucono.

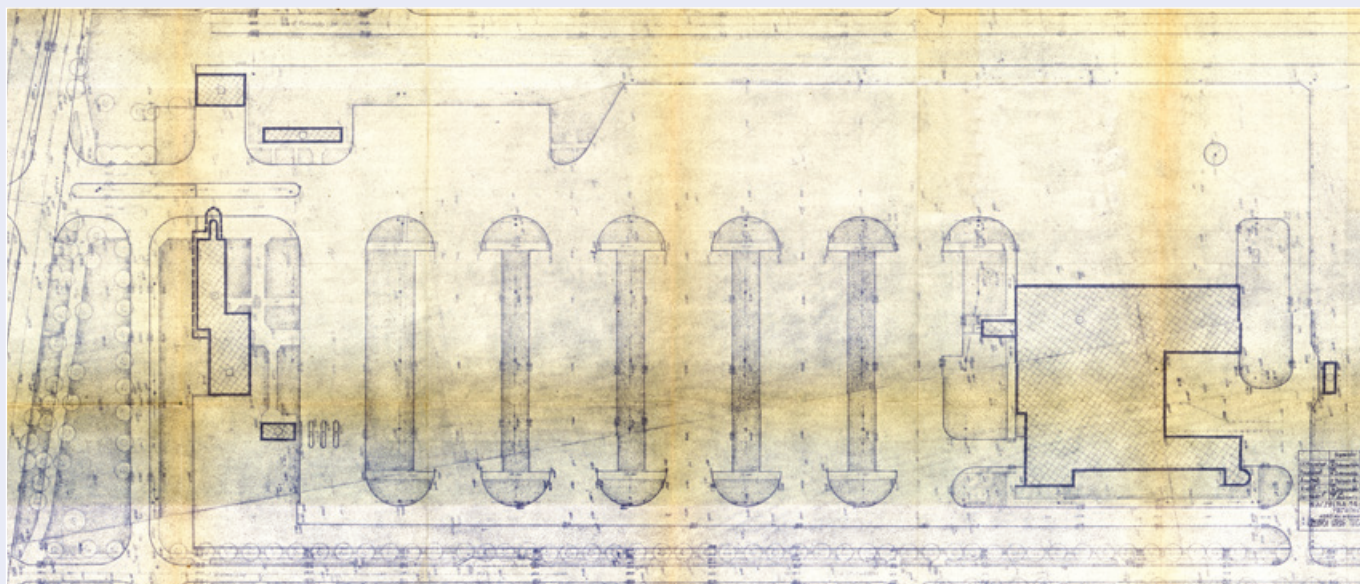
1968

Plan budynku administracyjnego (parter, I piętro), 1968 r.

Budynek administracyjny wybudowano w pewnej odległości od ul. Limanowskiego najprawdopodobniej dla uniknięcia kolizji z podziemnym kanałem rzeki Bałutki, wolną przestrzeń przeznaczając na zieleniec. Na parterze przewidziano obszerne pomieszczenia dla służby ruchu, a także m. in. kasy i gabinet lekarski. Budynek od samego początku nie do końca spełniał wymogi stawiane tego typu obiektom.



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1971

Plan zajezdni autobusowej, 1971 r. (rekonstrukcja)

Mając na uwadze dynamiczny rozwój trakcji spalinowej w latach 60. XX w., w kwietniu 1967 r. zdecydowano o przeznaczaniu terenu pod budowę zajezdni autobusowej. Obiekt

był przewidziany do obsługi 200 szt. autobusów Jelcz 272 MEX. W 1968 r. rozpoczęto budowę hali napraw oraz budynku administracyjnego, pod koniec roku oddano do

eksploatacji podstawę energetyczną (na planie u góry z lewej). Rozplanowanie placu postojowego uwzględniło montaż stanowisk elektrycznych ogrzewania autobusów.

1979

Budynek administracyjny, 1979 r.

Charakterystycznym elementem budynku administracyjnego zajezdni przy ul. Limanowskiego stało się tzw. „bocianie gniazdo”, w którym początkowo planowano umieszczenie dyspozytorni. Szybko jednak zrezygnowano z tej koncepcji ze względu na jej niepraktyczność – konieczność wchodzenia po schodach oraz słabą izolację termiczną pomieszczenia. Wizerunek budynku stał się za to doskonale znany dzięki serialowi „Daleko od szosy” (reż. Zbigniew Chmielewski, Zespół Filmowy „Silesia” 1976 r.), w którym zajezdnia Limanowskiego „grała” zajezdnię Helenówek.



Fot. Janusz Kowalski



Fot. Janusz Kowalski

1979

Jelcze 272 MEX przed halą napraw, 1979 r.

Zajezdnia formalnie rozpoczęła działalność z dniem 7 lutego 1971 r., a jej najważniejszym budynkiem była hala napraw o kubaturze 29702 m³, którą wyposażono m.in. w 2 kanały

obsługi codziennej, kanał diagnostyczny, lakiernię, dwa kanały smarownicze oraz 12 kanałów naprawczych. Budynek częściowo podpiwniczono, wszystkie fundamenty wykonano

z żelbetonu. Zastosowano ściany o konstrukcji słupowo-ryglowej, wypełnienie z cegły wapienno-piaskowej. Dach hali wykonano z żelbetowych elementów prefabrykowanych.

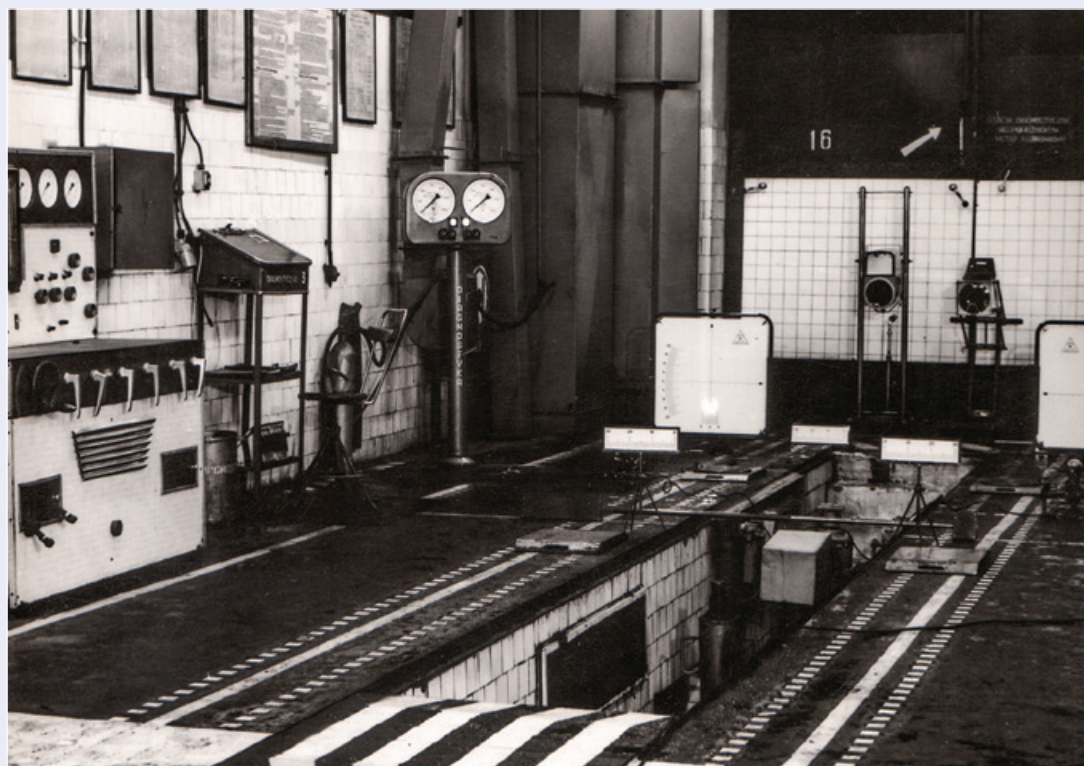


Fot. Janusz Kowalski

1979

Wnętrze hali naprawczej, 1979 r.

Oficjalnego otwarcia zajezdni z udziałem władz dokonano dopiero 30 kwietnia 1971 r. – w lutym nie było to możliwe ze względu na falę niezadowolenia społecznego po tragicznych wydarzeniach Grudnia '70 i podwyżkach cen żywności, a także fali strajków w łódzkich fabrykach. Chociaż obiekt przedstawiano jako nowoczesny, to jednak zaplecze socjalne było bardzo ubogie. Niedostateczne odseparowanie kanałów smarowniczych przekładało się na pogorszenie czystości i bezpieczeństwa w pozostałych częściach warsztatu.



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1975

Stacja diagnostyczna, 1975 r.

Wraz z halą remontowo-przegładową otwarto stację diagnostyczną, która stała się chlubą pracowników zajezdni. Dzięki nowoczesnemu wyposażeniu można było szybko sprawdzić zbieżność kół, prawidłowość ustawienia świateł oraz siłę hamowania. Stację wyposażono również w urządzenie do kontroli układów pneumatycznych „Pneumatester” prod. NRD.

1973

Ikarus 620 (431) na stanowisku ogrzewania elektrycznego, ok. 1973 r.

Dzięki zainstalowanym w pojazdach grzałkom, w okresie zimowym możliwe było utrzymanie optymalnej temperatury silnika – pojazdy na noc podłączano do sieci energetycznej. Ikarusy 620,

zwane „bombowcami” eksploatowane były w łódzkim MPK od 1959 r., w sumie do przedsiębiorstwa trafiło ich 258 szt. Partia ostatnich fabrycznie nowych 33 wozów tego typu została wpisana

z dniem 27 stycznia 1971 r. na stan rozpoczynającej działalność zajezdni Limanowskiego. Cztery lata później ostatnie Ikarusy 620 skreślono z inwentarza zajezdni.



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1973

Ikarus 556 (504) w myjni automatycznej, ok. 1973 r.

Jeszcze przed rozpoczęciem funkcjonowania zajezdni, bowiem z dniem 27 stycznia 1971 r., na jej stan wpisano 28 szt. nowych autobusów Ikarus 556. W latach 1975-1976 przeniesiono je na Helenówek, gdzie stacjonowały do końca swojej służby. Ostatnie autobusy tego typu, wraz z widocznym na zdjęciu wozem nr 504, skreślono z inwentarza z dniem 30 czerwca 1979 r.

Myjnia pozwalała na automatyzację i przyspieszenie procedury mycia pojazdu, lecz nie do końca radziła sobie z przodem i tyłem wozów.



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1978

Jelcz 272 MEX (3814) na tle hali OTP, 1978 r.

Jelcze 272 MEX eksploatowano w łódzkim MPK od 1963 r., pod koniec lat 70. XX w. stały się podstawowym typem autobusu eksploatowanym zarówno w zajezdni Limanowskiego (ok. 180 szt.), jak i w przedsiębiorstwie (ok. 500 szt.). Z dniem 11 lutego 1983 r. ze stanu zajezdni Limanowskiego skreślono ostatnie 9 szt. tych wozów. Widoczną w tle halę typową Mostostalu OTP-361 zaczęto budować w 1976 r., a ukończono dopiero w 1981 r. Wyposażono ją w podnośniki kolumnowe dla 3 autobusów 11-metrowych i jednego 18-metrowego.

Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

1978

Jelcz 021 (3089) na krańcówce Żabieniec, 1978 r.

Pierwszych osiem Jelczy 021 wpisano na inwentarz łódzkiego MPK z dniem 24 stycznia 1968 r., a do normalnej eksploatacji wprowadzono je w dniu 7 marca 1968 r. W sumie dostarczono do Łodzi 33 pojazdy tego typu, cechujące się dużą pojemnością, ale również podatnością na poważne awarie. W 1977 r. trzynastcie Jelczy stacjonowało tylko w zajezdni Limanowskiego, obsługiwały linie m. in. N, H, J, 57 i 81. Najdłużej w ruchu był wóz 3087, który skreślono z inwentarza 31 października 1979 r.

Fot. Wiesław Kwiatkowski

1980

Komplet autobusów w zajezdni podczas strajku, koniec sierpnia 1980 r.

W związku z pogarszającą się sytuacją materialną, złym stanem technicznym pojazdów i podwyżką cen żywności, 26 sierpnia 1980 r. strajk ogłosili pracownicy łódzkiego MPK, idąc za przykładem protestujących w Stoczni Gdańskiej im W. Lenina. Przewodniczącym międzyzakładowego komitetu strajkowego został Andrzej Słowik – kierowca autobusu z zajezdni Limanowskiego. Ogółem pracownicy zgłosili 217 postulatów, którymi zajęło się sześć zespołów roboczych. Strajk zakończono 31 sierpnia o godzinie 21:00.



Fot. Tadeusz Wijata

1986

Ikarusy 280 z rocznika 1981 i 1982 na przebudowanym placu postojowym, 1986 r.

Nadejście 16,5-metrowych Ikarusów 280.26 wymusiło również zmiany w organizacji placu postojowego. W ramach przygotowań na przyjęcie nowych, dłuższych wozów, z początkiem 1980 r. zaczęto zmieniać organizację parkowania autobusów – zniknęły zielone „wysepki” z drzewkami i z instalacjami do podgrzewania wozów, a zasadniczo cały plac zyskał stopniowo betonową nawierzchnię (wykonaną głównie z betonowych podkładów i płyt typu JOMB). Autobusy zaczęto parkować w czterech rzędach.



Fot. Błażej Marciniak



Fot. Błażej Marciniak

1986

Ikarusy 280 na kanałach naprawczych, 1986 r.

Zajezdnia przy ul. Limanowskiego była pierwszą, do której trafiły Ikarusy 280. Pierwsze siedem sztuk zostało przetransportowane z Warszawy w nocy z 16 na 17 lipca 1980 r. Ogółem w latach 1980-1990 na stan zajezdni wpisano 222 autobusy typu 280.26, do tego dodać należy 6 sztuk „składaków” przebudowanych z Ikarusów 260 (krótkich); w tych latach był to podstawowy tabor łódzkiego MPK. Pojawienie się tych 16,5-metrowych jednostek wymusiło przebudowę hali w części warsztatowej – budynek powiększono tak, aby „przegubowce” mogły się zmieścić na kanałach.



Fot. Marek Krymarys

1998

Widok zajezdni z lotu ptaka, 1998 r.

W roku 1982 na terenie zajezdni ustawiono pawilon handlowy typu „Namysłów”, a w późniejszym czasie – blaszane garaże. Po przeprowadzce z Piotrkowskiej 77 (gdzie pozostawiono jednak dyspozytornię) ulokował się tam Nadzór Ruchu, który w 1995 r., objął nową siedzibę przy ul. Narutowicza 77. Natomiast w 1992 r. wybudowano wolnostojący budynek kanału smarowniczego, zlokalizowany wzdłuż wschodniej ściany hali przeglądowej, co przełożyło się na poprawę czystości i bezpieczeństwa w całym budynku.

1999

Niskopodłogowy autobus Volvo B10LA, 1999 r.

Autobusy Volvo stały się z czasem wizytówką zajezdni Limanowskiego, bowiem wozy tej marki nie trafiały do innych zajezdni łódzkiego MPK. W roku 1998 dostarczono pierwsze 20 sztuk modelu B10L, w 1999 zaś kolejne 15 szt. oraz 15 szt. wozów przegubowych (B10LA), których to następnych 10 szt. dostarczono w 2000 r. Pojazdy zostały wyprodukowane we wrocławskiej fabryce Volvo Bus Poland Spółka z o.o. z oryginalnych części Volvo (elementy podwozia i silnik), producentem nadwozia był natomiast fiński Carrus.



Fot. Marek Krymarys

1998

Stacja Serwisowa Volvo, listopad 1998 r.

Uroczyste otwarcie Stacji Serwisowej Volvo na terenie zajezdni Limanowskiego nastąpiło 26 listopada 1998 r. Samą stację uruchomiono w hali OTP, którą od tego momentu zaczęto zwać „halą Volvo”. Połowę budynku odnowiono, nadając jej nowe, niebieskie oblicowanie. Wewnątrz utworzono dwa stanowiska obsługowo-naprawcze, wyposażone w nowoczesne i skuteczne odciągii spalin. Do hali autobusy wjeżdżały od strony północnej dwoma ocieplanymi bramami.



Fot. Marek Krymarys



Fot. Marek Krymarys

2002

Zmodernizowana stacja diagnostyczna, maj 2002 r.

W maju 2002 r. uruchomiono po remoncie stację diagnostyczną, gdzie zastosowano nowoczesne rozwiązania w zakresie technologii pracy. Zamontowano oszczędnościowy nawiew do kanału i aparaty grzewcze nad bramami, uruchamiane tylko podczas ich użytkowania. Ponadto zainstalowano odciąg spalin i nowy tester do badania zbieżności kół. W latach 2000-2003 do zajezdni trafiło 40 szt. autobusów Volvo 7000 (na zdjęciu), a w latach 2001-2002 – 16 szt. ich przegubowych wersji (7000A).



Fot. Marek Krymarys

2002

Zmodernizowana stacja paliw, lipiec 2002 r.

Natomiast w lipcu 2002 r. oddano do użytku zmodernizowaną stację paliw, zgodną z nowymi rozporządzeniami Ministra Gospodarki. W miejsce dotychczas eksploatowanych jednopłaszczowych zbiorników paliwa zainstalowano nowe, dwupłaszczowe. Gospodarkę paliwami zapewniała na bieżąco specjalna sonda, wskazująca poziom paliwa, jego temperaturę i ewentualne skażenia (np. wodą). Stacja paliw została w pełni skomputeryzowana.

2016

Solarisy Urbino 18 z rocznika 2008 na placu postojowym, maj 2016 r.

W 2008 r. na stan zajezdni Limanowskiego wpisano w dwóch partiach 62 szt. niskopodłogowych autobusów przegubowych Solaris Urbino 18. Umowy na ich dostarczenie obejmowały również 10-letni serwis, którym zajęła się firma Bus & Truck Service Sp. o.o. (BTS). Zajęła ona miejsce po serwisie Volvo w hali OTP, której otoczenie należało dostosować do obsługi nowych wozów. Co ciekawe, potoczna nazwa „hali Volvo” pozostała, pomimo zmiany użytkownika.



Fot. Bartosz Stępień

2015

Uroczyste pożegnanie Ikarusów, 18.09.2015

Ikarusy 280 najdłużej jeździły z zajezdni Limanowskiego, a 23 grudnia 2013 r. po raz ostatni pojawiły się w regularnym ruchu liniowym. Brygady 4 i 21 linii 96 obsługiwały odpowiednio wozy 1480 i 1483. Natomiast w dniu 18 września 2015 r. Ikarusy 280 zostały oficjalnie pożegnane – po raz ostatni na trasę wyjechał wóz o numerze 1553, który obsługiwał jedną z brygad linii 99A. Kurs z zajezdni przy ul. Limanowskiego rozpoczął w blasku fleszy, bowiem to epokowe wydarzenie przyciągnęło wielu dziennikarzy i miłośników komunikacji.



Fot. Bartosz Stępień



Fot. Agnieszka Magnuszewska

2018

**Początek
rozbiórki budynku
administracyjnego,
11.07.2018**

Pogarszający się stan techniczny obiektu wymusił decyzję o jego remoncie, a w zasadzie – budowy od nowa. W październiku 2015 r. stworzono założenia koncepcyjne odnośnie przebudowy zajezdni Limanowskiego. Teren zajezdni został przekazany wykonawcy nowej bazy – firmie ALSTAL – z dniem 6 czerwca 2018 r. Miesiąc później rozpoczęła się rozbiórka budynku biurowego, znanego z serialu „Daleko od szosy”. Mniej więcej w tym samym czasie rozpoczęła się rozbiórka „hali Volvo”.



Fot. Bartosz Stępień

2019

**Część administracyjna
nowej hali przeglądowo-
remontowej,
kwiecień 2019 r.**

We wrześniu 2018 r. wykonano stopy i ławy fundamentów nowej hali serwisowej, natomiast w czerwcu 2019 r. budynek był już w stanie surowym zamkniętym. Po wybudowaniu nowej hali remontowo-przeglądowej, przyszedł czas na rozbiórkę starej. Prace wyburzeniowe rozpoczęto 22 stycznia 2020 r. od tzw. olejarni, czyli tej części budynku, która została dostawiona jako ostatnia. Zakończono je na początku kwietnia 2020 r.

2019

Wnętrze hali remontowo-przeglądowej, listopad 2019 r.

W połowie listopada 2019 r. hala serwisowa została ukończona. Budynek o powierzchni użytkowej ok. 7 557 m² i kubaturze 57 146 m³ wyposażono w 25 stanowisk do obsługi autobusów, a znalazły się w nim również myjnia, warsztaty, magazyny i stacja kontroli pojazdów.



Fot. Bartosz Stępień

2020

Nowa hala z widoczną częścią biurową, styczeń 2020 r.

Pod koniec stycznia 2020 r. pracownicy serwisu przeprowadzili się do nowej hali serwisowej, a pracownicy biurowi – z tymczasowych kontenerów – do nowej części administracyjnej. Jednocześnie trwały prace budowlane i wykończeniowe związane ze wznoszeniem pozostałych budynków: portierni, stacji paliw, fundamentów i kanału kablowego wiaty postojowej autobusów elektrycznych, budynku Zakładu Przewozu Osób Niepełnosprawnych (ZPON) i stacji transformatorowej.



Fot. Bartosz Stępień



Fot. Zbigniew Papierski

2020

Widok zmodernizowanej zajezdni z lotu ptaka, wrzesień 2020 r.

Prace modernizacyjne miały na celu nie tylko zapewnienie nowoczesnego zaplecza dla już posiadanych autobusów spalinowych, lecz również dostosowanie do przyszłościowych środków transportu – jednostek elektrycznych.

Takie wozy w liczbie 17 sztuk pojawią się w zajezdni przy ul. Limanowskiego pod koniec 2022 roku.

Tymczasem w połowie października 2020 r. zajezdnia stała się również nową bazą Zakładu Przewozu Osób Niepełnosprawnych, który po 26 latach przeniósł się z ul. Tramwajowej.



Fot. Zbigniew Papierski

2020

Widok zmodernizowanej zajezdni z lotu ptaka, wrzesień 2020 r.

W lutym 2021 roku obchodzimy 50. rocznicę uruchomienia zajezdni Limanowskiego.

W tym czasie w zajezdni Limanowskiego stacjonuje 110 autobusów przegubowych, 80 jednostek 12-metrowych oraz 21 wozów 8-metrowych. W dni powszednie do miasta wyjeżdża 169 brygad (w szczycie), nad płynnością ruchu czuwa 12 dyspozytorów. Załogę stanowi 513 kierowców (w tym 18 kobiet) oraz 91 pracowników serwisu. Obiekt wchodzi w kolejny etap swoich dzieł odnowiony, nowoczesny i przyjazny pracownikom.

www.mpk.lodz.pl



MPK-Łódź