

1963



2022

JELCZE W ŁÓDZKIM MPK
1963 - 2022



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

Jelcz 043

1963-1982

Pierwszym typem Jelcza, który woził łódzian, był model 043, produkowany na licencji czeskiej Škody. Autobusy te wyróżniały się dużą pojemnością i charakterystycznym kształtem nadwozia, dzięki któremu szybko zyskały przydomek „ogórek”. Pierwsze pięć sztuk Jelczy 043 wpisano na stan z dniem 16 listopada 1963 r., niedługo potem zadebiutowały na ulicach Łodzi. Ogółem w łódzkim MPK eksploatowano ich 46 szt., ostatni skreślono w 1982 r.



Jelcz 043 (800) na terenie zajezdni Limanowskiego. Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź; ok. 1976 r.

Szybko okazało się, że model ten nie do końca sprawdza się w komunikacji miejskiej, głównie z racji ręcznie otwieranych drzwi (charakterystycznych dla wozów PKS-u). Nie przeszkadzało to na liniach podmiejskich i tzw. „zielonych liniach” (uruchamianych latem do np. Grotnik), gdzie kierowano te autobusy. W latach 2005-2007 na ulicach Łodzi można było okazjonalnie spotkać Jelcza 043 (705), należącego do prywatnego właściciela – Szymona Janiszewskiego, który pieczołowicie go odrestaurował i zarejestrował jako pojazd zabytkowy.



Jelcz 043 (705) na placu Dąbrowskiego. Fot. Bartosz Stępień; 14.11.2004

Jelcz 272 MEX

1963-1984



Jelcz 272 MEX (3814) na terenie zajezdni Limanowskiego. Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź; 1978 r.

Równy z Jelczami 043 zadebiutowały wozy 272 MEX – pierwsze trzy jednostki wpisano na stan również 16 listopada 1963 r. Pod względem wizualnym były podobne do 043, lecz Jelcz 272 MEX był autobusem typowo miejskim. Posiadał on dwie pary dwupłatowych, automatycznych drzwi i – rzecz jasna – nie montowano nań bagażnika dachowego. MEX-y przez wiele lat były podstawowym typem autobusu eksploatowanym przez łódzkie MPK, blisko 640 jednostek stacjonowało we wszystkich zajezdniach (wliczając w to pabianicką bazę przy ul. Lutomińskiej).



Jelcz 272 MEX (221 pogotowie techniczne) na terenie zajezdni przy ul. Tramwajowej. Fot. Janusz Kowalski; 1978-1979 r.

Model ten produkowano do 1977 r., natomiast ostatni wóz tego typu skreślono ze stanu w 1984 r. „Ogórki” uchodziły za bardzo mocną konstrukcję, jednakże większość wozów wycofywano między piątym a siódmym rokiem eksploatacji (po przejechanych 500-600 tysiącach kilometrów). W latach 1975-1982 wybrane MEX-y z roczników 1963-1974 przebudowywano na pojazdy autobusowego pogotowia technicznego, podlegającego Wydziałowi Centrali Ruchu. Dysponował on siedmioma takimi holownikami, stacjonującymi na terenie zajezdni Limanowskiego. Do naszych czasów zachował się holownik o numerze 196, będący od 2019 r. własnością Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi.

Jelcz 021

1968-1979

Pierwszym eksploatowanym w łódzkim MPK autobusem przegubowym był Jelcz 021 – pierwszych 8 sztuk na stan wpisano 24 stycznia 1968 r. Autobus ten był już łódzianom znany, bowiem protoplastę tego modelu – AP-02 – prezentowano w Łodzi w 1966 r., a 22 października 1967 r. testowano przez jeden dzień model 021 wypożyczony z Wrocławia. Jelcze 021 wprowadzono do normalnej eksploatacji w dniu 7 marca 1968 r., początkowo jedynie na najbardziej obciążonej linii 57. Od 2 lutego 1970 r. zaczęły kursować również na linii pospiesznej D.



Jelcz 021 (3089) na krańcówce Żabieniec. Fot. Wiesław Kwiatkowski; 1978 r.

Rozniecone nadzieje co do wielkopojemnych autobusów szybko rozwiała rzeczywistość: konstrukcja, będąca de facto połączeniem dwóch krótkich „ogórków”, nie wytrzymywała przeciążeń, co skutkowało licznymi awariami do pęknięć ramy włącznie. Legendarnym stało się również zachowanie przyczepy, która potrafiła „zbierać” wszystko po drodze, a w warunkach zimowych jej poślizgi prowadziły do groźnych niekiedy kolizji. Ogółem w łódzkim MPK były 33 jednostki typu 021, ostatnią skreślono w 1979 r.



Wypadek z udziałem Jelcza 021, ul. Piotrkowska przed ul. Czerwoną. Fot. Władysław Kraska, ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi; II poł. lat 60. XX w.

Jelcz PR110U

1976-1992



Jelcz PR110U (250) na terenie zajezdni Helenówek (I). Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź; 1976 lub 1977 r.

Pierwszą sztukę Jelcza PR110U wpisano na stan łódzkiego MPK w 1976 r. Model ten produkowano na licencji francuskiego Berlieta; miał to być wielki sukces epoki gierkowskiej, kiedy Polska aspirowała do miana potęgi gospodarczej. Ogółem w MPK eksploatowano 315 tych autobusów, które na dobre wpisały się w pejzaż łódzkich ulic. Także w ten dźwiękowy – jak się okazało, były dosyć głośne. Chociaż jak na owe czasy PR110U były konstrukcją dosyć nowoczesną, okazała się ona jednak zbyt delikatna, jak na polskie ulice.



Uszkodzony Jelcz PR110U (1261) na terenie zajezdni Helenówek (I). Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź; 1989 r.

Odnotowywano pewne problemy z silnikami tych autobusów, co powiększało liczbę odstawionych jednostek. Dodatkowym ciosem był kryzys gospodarczy początku lat 80., przekładający się na brak części zamiennych, w tym ogumienia. Łódzkie MPK poradziło sobie stopniowo z tym problemem, uruchamiając w Zakładzie Remontu Autobusów w Helenówku (I) produkcję rozmaitych i niezbędnych uszczelek oraz wdrażając maszynę do bieżnikowania opon. Ostatnie jelcze PR110U wycofano w 1992 r.

Jelcz M11

1986-2006

Kolejny model Jelcza, eksploatowany w łódzkim MPK od 1986 r., był wynikiem wysiłków jelczańskiej wytwórni, starającej się sprostać oczekiwaniom zamawiających w dobie wszechogarniającego kryzysu gospodarczego. Jelcz M11 bazował na poprzednim modelu w zakresie wyglądu nadwozia (które skrócono), lecz posadowiono je na podwoziu produkcji Csepel, wykorzystywanym już w produkcji Ikarusa 260. „Migów”, bo tak nazywano te autobusy, eksploatowano w łódzkim MPK 83 sztuki.



Jelcz M11 (2631) w zajezdni Nowe Sady. Fot. Wojciech Dębski; 19.09.1996

Część Jelczy M11 doczekała się napraw głównych, przeprowadzanych w Zakładzie Remontu Autobusów w Helenówku (1). Autobusy zyskiwały m.in. nowy wygląd ścian czołowej. Tempo prac było duże, miesięcznie wypuszczano cztery jednostki po remoncie. Jelcze M11 nie zaliczały się ani do szczególnie pojemnych, ani luksusowych; obsługiwały głównie linie peryferyjne. Ich eksploatację zakończono uroczystie w dniu 20 lipca 2006 r.



Remontowane Jelcze M11 w hali Zakładu Remontów Autobusów w Helenówku (1). Fot. Waldemar Załomski; 1995 lub 1996 r.

Jelcz 120MM

1992-2008



Jelcz 120MM (2252) na krańcówce Plac Barlickiego. Fot. Wojciech Dębski; 19.09.1996

Jelczańskie Zakłady Samochodowe zaprezentowały model 120MM w 1991 r. Była to modernizacja znanego wcześniej wozu PR110U, produkowanego dawniej na licencji Berlieta. Do Łodzi trafiło zaledwie 5 sztuk tego autobusu, a kojarzony był on głównie z Warszawą (70 szt.) i Wrocławiem (31 szt.). Jelcze 120MM kursujące po Łodzi cechowały się różnorodnością kolorystyczną: spotkać można było jednostki zarówno kremowo czerwone z czarnym pasem, żółto czerwone z czarnym pasem jak i żółto-czerwone.



Jelcz 120MM (2254) na ul. Rzgowskiej przed ul. Chóralną. Fot. Bartosz Stępień; 24.08.2000

Jelcze 120MM wpisano na stan łódzkiego MPK w 1992 r. Na początku lat dwutysięcznych wszystkie zmodernizowano w Zakładzie Remontu Taboru przy ul. Tramwajowej, nadając im ujednolicone, żółto-czerwone malowanie. Ostatnie dwie jednostki tego typu skreślono w 2008 r.

Jelcze w zajezdniach

Zajezdnia Kraszewskiego

Obiekt przy ul. Kraszewskiego oddano do użytku w dniu 21 stycznia 1961 r. Była to pierwsza w Łodzi zajezdnia autobusowa z prawdziwego zdarzenia. Początkowo przeniesiono do niej autobusy stacjonujące w zaadaptowanej dawnej hali tramwajowej w Helenówku (1). Stacjonowały tu wszystkie typy Jelczy eksploatowane w łódzkim MPK, z wyjątkiem najmłodszych M121MB3 „Mastero” i M081MB3 „Vero”. Po raz ostatni autobusy wyjechały z tej zajezdni (w 1995 r. przemianowanej na Kilińskiego) na swoje trasy w dniu 28 marca 2008 r.



Wnętrze hali zajezdni Kraszewskiego. Fot. Janusz Kowalski; 1979 lub 1980 r.

Zajezdnia Helenówek

Zajezdnię autobusową w dawnym obiekcie trakcji tramwajowej w Helenówku (1) otwarto 1968 r. i nie był to pierwszy raz, kiedy pełniła taką funkcję (autobusy miały tam bazę w latach 1959-1961). Do momentu rozbudowy w pierwszej połowie lat 70. XX w. warunki w niej były ogólnie rzecz ujmując skromne. Stacjonowały tu Jelcze 272 MEX – i to najdłużej spośród wszystkich łódzkich zajezdni, bo do 1984 r. Helenówek kojarzony był przede wszystkim z modelem PR110U, który do tej zajezdni przydzielony został w pierwszej kolejności (od 1976 r.). Od 7 grudnia 1992 r. w związku z likwidacją zajezdni Jelcze M11 zaczęto rozdzielać pomiędzy Nowe Sady i Kraszewskiego.



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź. Fot. Błażej Marciniak; 1986 lub 1987 r.



Zajezdnia Limanowskiego

Zajezdnia przy ul. Limanowskiego została do użytku z dniem 7 lutego 1971 r. i chociaż na początku eksploatowano tam Ikarusy 620 i 556 oraz Jelcze 021, to szybko podstawowym typem taboru stał się model 272 MEX. Po wycofaniu tych autobusów w 1983 r. w zajezdni Limanowskiego więcej Jelcze już nie zagościły, z wyjątkiem wozów technicznych oraz krótkiej eksploatacji modelu M11 w latach 1996-1999.

Zajezdnia Limanowskiego. Fot. Janusz Kowalski, 1979 r.



Zajezdnia Nowe Sady

Zajezdnia na Nowych Sadach została oddana do użytku 16 października 1976 roku, autobusy wyjechały z niej na ulice miasta dwa dni później. Pierwszym typem taboru, jaki trafił na jej teren, był Jelcz MEX 272. Później pojawiły się tam także Jelcze PR-110, a także M11 (zastąpione w 2005 r. przez M121MB3 „Mastero”) oraz „traktorki”, czyli M081MB3 „Vero”. To właśnie zajezdnia Nowe Sady była zakładem, w którym najdłużej eksploatowano Jelcze, pożegnane uroczystie w dniu 3 kwietnia 2022 r.

Zajezdnia Nowe Sady. Fot. Janusz Kowalski, 1979 r.

Jelcz M122/MB 0405N2 1996-2013

W 1996 r. MPK-Łódź zakupiło od Zasada Group trzy podemonstracyjne Mercedesy 0405N2 (1651-1653), a oprócz nich – 8 Jelczy M122 (1654-1661). W 1997 r. wpisano na stan trzy podemonstracyjne autobusy: Jelcza M122 (1755) oraz dwa Mercedesy 0405N2 (1756 i 1757). Wóz o numerze 1755 początkowo posiadał białoniebieskie malowanie, a 1757 był pierwszym łódzkim autobusem wyposażonym w klimatyzację i wyróżniał się przez wiele lat białowśniowym malowaniem. Natomiast wóz 1756 był oryginalnym Mercedeseś z 1995 r., wycofano go z ruchu liniowego w 2010 r., a do 2015 r. eksploatowany był jako tzw. „autobus dla potrzebujących”.



Jelcz M122/MB 0405N2 (1654) na ul. Andrzeja Struga przed ul. Żeligowskiego. Fot. Wojciech Dębski; 31.03.1998

Jelcze M122 od niemieckiego oryginału MB 0405N2 różniły się: dzieloną przednią szybą, liczbą otwieranych okien (sześć zamiast dwóch), rodzajem siedzeń (plastikowe automety), wykończeniem wnętrza (słabej jakości laminaty oraz świetlówki rodem z Jelcza PR110). Zakupione „Jelczedesy” w liczbie 14 szt. zapisywano w ewidencji pod podwójnym mianem 0405N2/Jelcz M122. Ostatni przedstawiciel tego „mieszanego” modelu zniknął z liniowej eksploatacji w 2013 r.



Jelcz M122/MB 0405N2 (1660) na krańcówce Puszkina/Rokicińska (dziś „Rondo Inwalidów”). Fot. Łukasz Stefańczyk; 16.08.2006

Jelcz M181MB

1996-2009



Prezentacja fabrycznie nowego Jelcza M181MB (1699) w zajezdni Kraszewskiego. Fot. Marek Krymarys; 30.07.1996

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 dwie drzwi bez stopnia ułatwiły wsiadanie osobom z niepełnosprawnościami, seniorom oraz rodzicom z wózkami dziecięcymi. Z racji wydawanych dźwięków i zachowania autobusy te zyskały przydomek „odkurzacze”. Wygląd ściany czołowej dwóch najstarszych egzemplarzy (wyprodukowanych w 1996 r. wozów o numerach bocznych 1699 i 1792) nawiązywał do rozwiązań znanych ze starszych modeli Jelczy.



Jelcz M181MB (1684) w zajezdni Kraszewskiego. Fot. Marek Krymarys; 12.06.2003

Pozostałe 38 jednostek tego typu otrzymało szyby panoramiczne, a w sześciu wozach ostatniej dostawy zastosowano z przodu duże wyświetlacze. Warto dodać, iż były to pierwsze „pchacze” – 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. Ostatnie Jelcze M181MB skasowano w 2009 r.

Jelcz M121MB

1997-2009

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 ścian czołowej w niektórych jednostkach był niemalże identyczny jak w modelu przegubowym M181MB, w innych był podobny do tego z M11 po modernizacji.



Jelcz M121MB (1754) na ul. Piotrkowskiej za ul. Radwańską. Fot. Bartosz Stępień; 27.08.2000

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.



Jelcz M121MB (1753) na przystanku Kusocińskiego/Popieluski. Fot. Łukasz Stefańczyk; 15.02.2008

Jelcz M121MB3

2005-2022



Jelcz M121MB3 (2511) podczas uroczystego przekazania tych autobusów do eksploatacji w zajezdni Nowe Sady. Fot. Marek Krymarys; 20.06.2006

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, 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 ozdóbnik – chromowane kołpaki z wytłoczonym logo MPK-Łódź.



Jelcze M121MB3 (2501 i 2503) przy terminalu Łódzkiego lotniska. Fot. Marek Krymarys; 9.11.2005

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 wspomnianą zajezdnię. Z dniem 9 listopada 2005 r. te najnowsze we flocie MPK-Łódź autobusy trafiły na „reprezentacyjną” linię L, łączącą dw. Łódź Fabryczna z łódzkim lotniskiem Lublinek. Jelcze tego typu eksploatowano do 2022 r., a ostatnią sprawną jednostkę (2613) nabył prywatny kolekcjoner – Damian Misiak („Czerwony Ikarus”).

Jelcz M081MB3

2006-2020

Ostatnim modelem Jelcza wprowadzonym do eksploatacji w MPK-Łódź był M081MB3 „Vero”, będący jednocześnie najbardziej niezwykłym autobusem we flocie łódzkiego przewoźnika. Przede wszystkim, 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).



Jelcz Vero (2623) podczas uroczystego przekazania tych autobusów do eksploatacji w zajezdni Nowe Sady. Fot. Marek Krymarys; 20.06.2006

Najspokojniejszych kierowców i pasażerów do ostateczności mógł doprowadzić czas potrzebny na otwarcie drzwi – był on naprawdę długi. Nietypowy był również kształt nadwozia, a także fakt umiejscowienia sekcji niskopodłogowej za tylną osią. 17 sztuk „Vero” zakupiono w 2007 roku, a warto pamiętać, iż w Jelczu zaprzestano produkcji autobusów w roku 2008 w związku z ogłoszeniem upadłości spółki Zakłady Samochodowe „Jelcz” SA. Ostatnie jednostki M081MB3 wykreślono ze stanu w maju 2020 r. Niektóre z nich odkupili prywatni przewoźnicy i spotkać je można jeszcze na ulicach Łodzi do 31.08.2022 r.



Jelcz Vero (2630) podczas uroczystego przekazania tych autobusów do eksploatacji w zajezdni Nowe Sady. Fot. Marek Krymarys; 20.06.2006

Pożegnanie Jelczy

2022



Uroczyste pożegnanie Jelczy 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 zebrało się ponad 100 osób, aby wziąć udział w tym wydarzeniu. Wśród zebranych znaleźli się pp. Adam Pustelnik – Wiceprezydent Miasta Łodzi, Zbigniew Papierski – Prezes Zarządu MPK-Łódź Spółka z o.o. oraz Krzysztof Wężyk – Kierownik zajezdni Nowe Sady.

Fot. Bartosz Stępień



Autobus, szczelnie wypełniony pasażerami, wyruszył spod bramy EA-2 o godz. 11.45, skąd udał się w krótką trasę po Retkini.

Uczestników imprezy, którzy się doń nie zmieścili, zabrał przegubowy Solaris najnowszej generacji. Fotostopy odbyły się na

d. krańcówce Maratońska, Retkinia i Retkinia Kusocińskiego. O godzinie 12:47 Jelcz ostatni raz zjechał do zajezdni -

tym samym zakończyła się trwająca prawie 60 lat era Jelczy w łódzkim MPK.

Fot. Bartosz Stępień

www.mpk.lodz.pl



MPK-Łódź