



NA WSPÓLNYCH TORACH

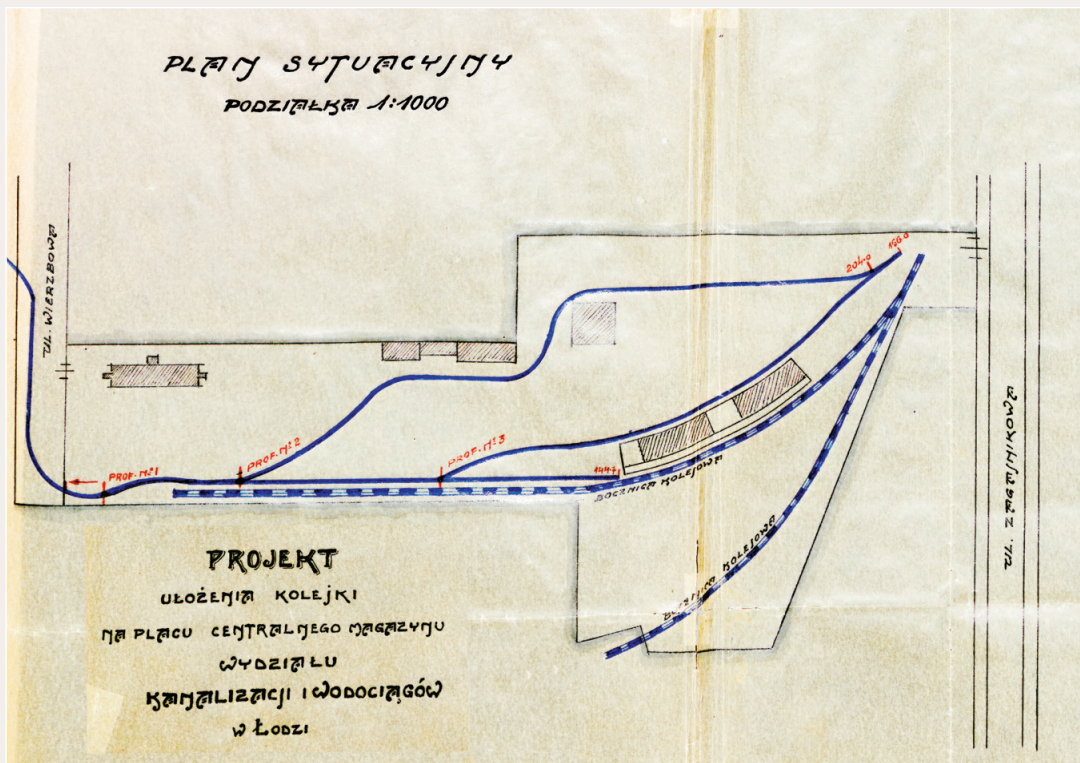
ROLA ŁÓDZKICH TRAMWAJÓW
W BUDOWIE KANALIZACJI
I WODOCIĄGÓW MIASTA ŁÓDZI



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

**Plan sytuacyjny
parcel przy
ul. Wierzbowej 52
i ul. Zagajnikowej 43,
4.03.1925 r.**

Siedzibę utworzonego z dniem 2 października 1924 r. Wydziału Kanalizacji i Wodociągów Magistratu m. Łodzi zlokalizowano na placu przy ul. Wierzbowej 52 i bezpośrednio połączonym z nim terenie przy ul. Zagajnikowej 43 (dziś ul. Kopcińskiego), mając na uwadze jego centralne położenie w mieście i bliskość do stacji Łódź Fabryczna. Teren objęto z dniem 10 października 1924 r., a od początku 1925 r. zaczęto wznosić tam niezbędne budynki gospodarcze, z czasem przedłużono o 16 m istniejącą już tam normalnotorową bocznicę kolejową oraz wybudowano nową, o długości 230 m.



Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi

**Widok magazynów
Wydziału Gospodarczego
przy ul. Wierzbowej 52,
po 1925 r.**

Kluczową decyzją był wybór sposobu, w jaki materiały budowlane miały trafić z placu przy ul. Wierzbowej do lokalizacji robót w zachodniej części miasta. Zdecydowano się na wykorzystanie sieci miejskich tramwajów elektrycznych wraz ze specjalnie do tego celu wybudowanymi bocznicami. Do przewozów stosowano również wozy konne, lecz ten środek transportu był efektywny jedynie na krótkich odcinkach, np. w obrębie placu budowy. Plac przy ul. Wierzbowej 52 miał stać się punktem przeładunkowym z wagonów kolejowych na tramwajowe.



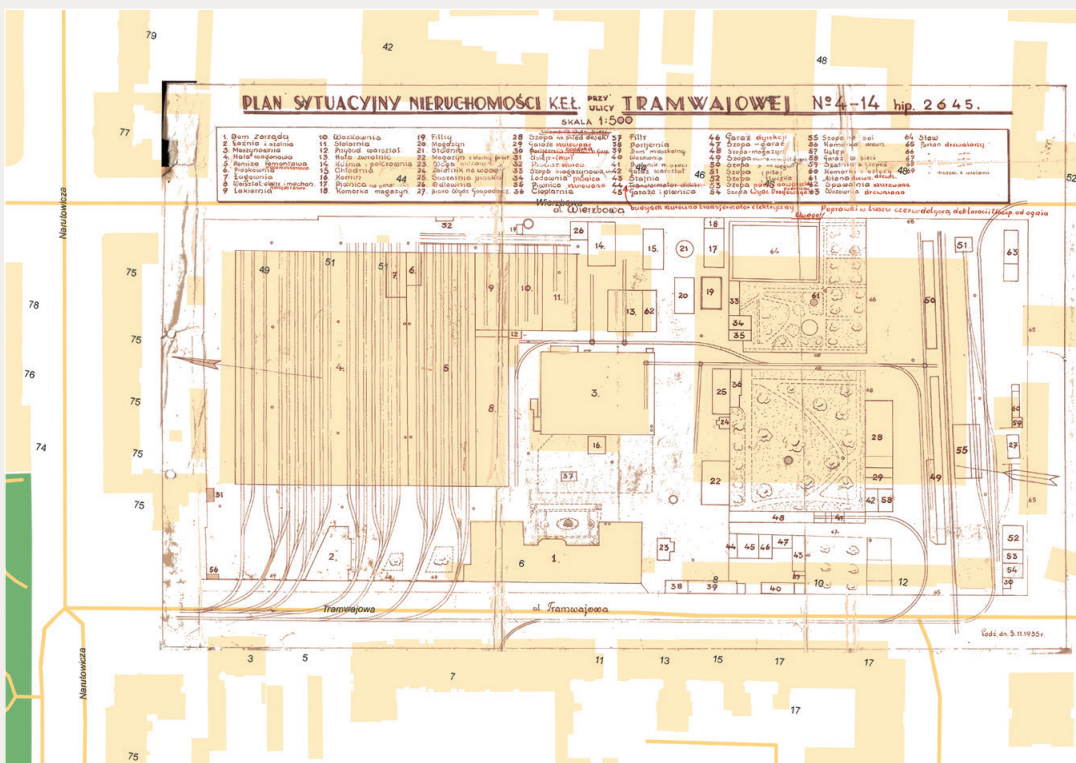
Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi



Brama wjazdowa na teren Działu Gospodarczego przy ul. Wierzbowej 52, po 1930 r.

Na terenie Działu Gospodarczego przy ul. Wierzbowej 52 wybudowano tor dla kolejki o rozstawie 1000 mm, czyli takim samym, jak łódzkie tramwaje. Układano go od 6 lutego do 6 marca 1925 r. – w sumie 674 m, w tym dwa rozjazdy prawe i jeden lewy. Dzięki temu przez główną bramę na teren Działu Gospodarczego wjeżdżały mogły tramwaje elektryczne. Wybudowano tam również rozmaite budynki magazynowe i warsztatowe. Od frontu wzniesiono zaś dwupiętrowy dom administracyjny z wysoką suteryną. Jego budowę rozpoczęto 4 maja 1925 r., a ukończono 10 listopada 1926 r. (data na elewacji to 1925).

Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi



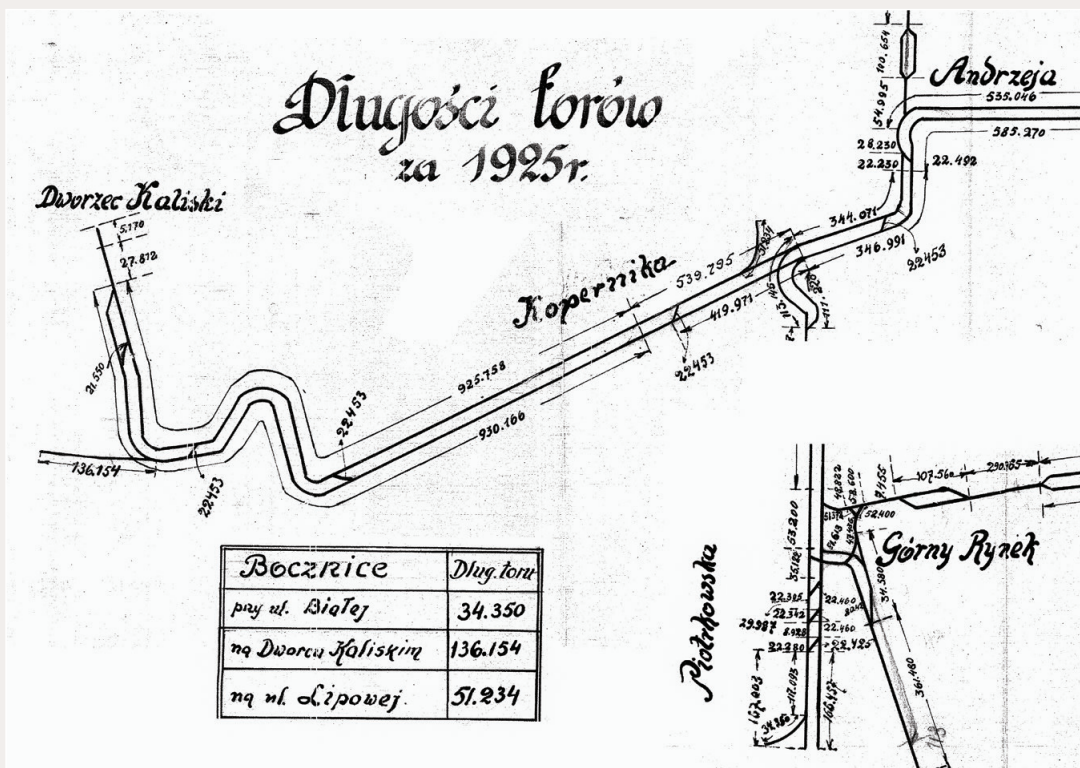
Schemat zajezdni przy ul. Tramwajowej (1935 r.) naniesiony na współczesną mapę (2025 r.)

Połączenia z siecią tramwajów miejskich dokonano dzięki wybudowaniu zelektryfikowanego toru, biegnącego od bramy Działu Gospodarczego, ulicą Wierzbową wprost na teren pobliskiej zajezdni Kolei Elektrycznej Łódzkiej przy ul. Tramwajowej. Przetransportowanie załadowanych materiałami budowlanymi wagonów należących do Wydziału Kanalizacji i Wodociągów zlecano KEŁ, które podstawiały silnikowy wagon gospodarczy na ul. Wierzbową. Następnie taki towarowy skład przejeżdżał przez zajezdnię i przez całe miasto jechał na wskazany plac budowy.

Archiwalny schemat ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź / mapa współczesna z zasobów Łódzkiego Ośrodka Geodezji

Plan długości torów za 1925 r. (fragmenty)

Niezbędne odnogi od sieci torowisk tramwajowych miejskich zaczęto budować wczesną wiosną 1925 r. Dla potrzeb budowy kanalizacji w Łodzi oddano do użytku trzy bocznice: w ul. Karolewskiej [okolice dworca Łódź Kaliska], w ul. Lipowej [od ul. Kopernika] i rejonie ul. Białej na pl. Leonarda [na zachód od ul. Piotrkowskiej]. Przewożono tam materiały budowlane z magazynu przy ul. Wierzbowej wykorzystując torowiska tramwajowych miejskich.



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

Ilustracja artykułu
prasowego z dn.
19.04.1925 r.
zamieszczonego
w „Panoramie”

W kwietniu 1925 r. wybudowano tor kolejki o rozstawie 1000 mm w ul. Andrzeja (dziś Andrzeja Struga) na odcinku od ul. Gdańskiej do ul. 28. Pułku Strzelców Kaniowskich i na ul. Lipowej (od ul. Kopernika do ul. Andrzeja) o ogólnej długości 1121 m. Wcześniej rozważano podłączenie tego odcinka do torowiska na skrzyżowaniu ulic Andrzeja i Gdańskiej, lecz zdecydowano się na łącznik przez ul. Lipową. Odnogę tę zaczęto demontować już w czerwcu 1925 r., prawdopodobnie do końca roku rozebrano jej całkowicie. Rozjazd z ul. Kopernika w ul. Lipową funkcjonował do listopada 1925 r., kiedy to został zdemontowany, następnie w kwietniu 1926 r. zainstalowano go ponownie i użytkowano do drugiej połowy października, po czym ostatecznie rozebrano.



Ze zbiorów Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Łodzi



Fot. Roman Wajnikonis, ze zbiorów p. Justyny Wajnikonis-Maciejewskiej

Bocznica w ul. Karolewskiej pomiędzy wiaduktami kolejowymi, 1925 r.

Wybudowana w czerwcu 1925 r. bocznica w ul. Karolewskiej miała kapitalne znaczenie dla realizacji budowy kanalizacji w Łodzi. Odchodziła od łuku prowadzącego w stronę krańcówki tramwajowej przed dworcem Łódź Kaliska i biegła do placu przejściowego składu materiałów budowlanych, zlokalizowanego przy ul. Karolewskiej 59 (za al. Unii). Początkowo miała długość 370 m, z czasem została wydłużona, przez długie lata zapewniała możliwość dostaw na miejsce prac kanalizacyjnych w zachodniej części miasta.



Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi

Wycieczka polonii amerykańskiej, 1926 r.

Kolejnym ważnym punktem styku tramwajów i kolejki wodociągów był plac u zbiegu ulic Piotrkowskiej i Białej (dziś Piotra Skargi) w bezpośrednim sąsiedztwie placu Leonarda (Leonhardta, dziś plac Niepodległości). Wczesną wiosną 1925 r. od torowiska tramwajów miejskich w ul. Piotrkowskiej w okolicach ul. Białej zbudowano bocznice prowadzącą na teren wynajmowany przez Wydział Kanalizacji i Wodociągów od ŁWEKD, czyli tramwajów podmiejskich. Na tej posesji urządzono plac przeładunkowy dla materiałów budowlanych transportowanych z ul. Wierzbowej.

Połączenie kanałów i przelew burzowy J₂ na ul. Karolewskiej, sierpień 1926 r.

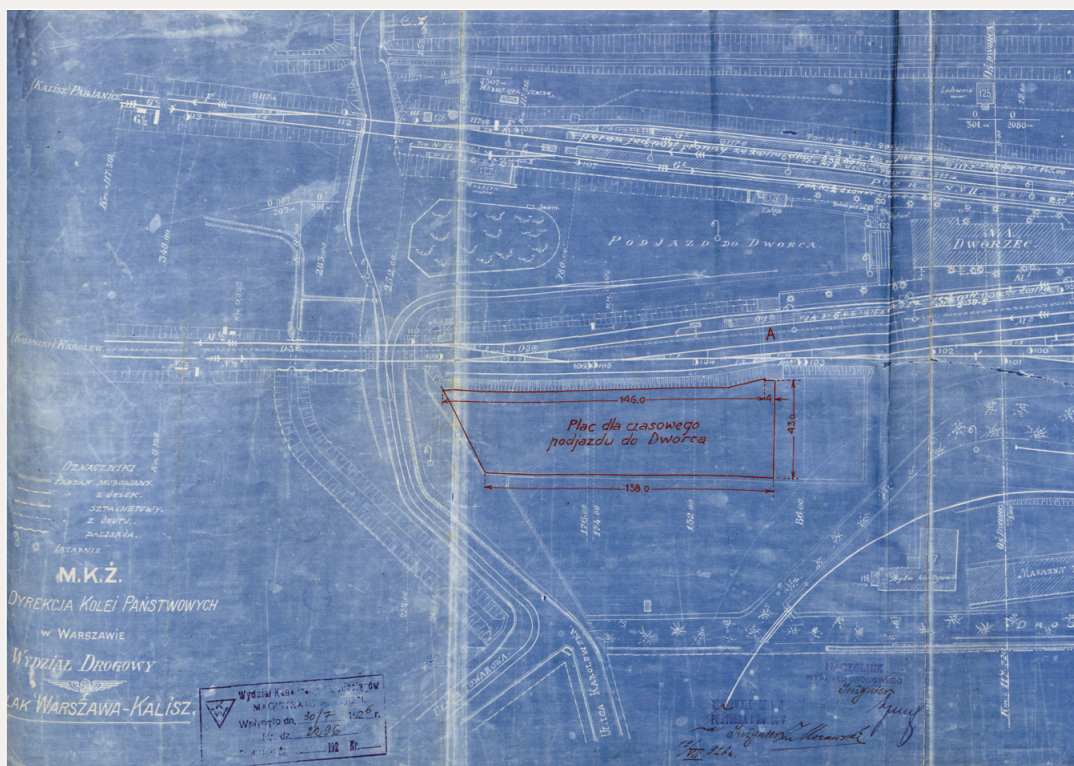
Bocznica odchodząca od łuku prowadzącego na plac przed dworcem Łódź Kaliska miała długość 2,5 km i przebiegała (już jako niezelektryfikowana) ul. Karolewską, ul. Kwiecistą (dziś ul. Bratysławska) i ul. Nowo-Kwiecistą (obecnie rejon skrzyżowania ul. Waltera-Janke i Maratońskiej). Na uzyskanym od Magistratu placu przy ul. Karolewskiej 59 wybudowano drewniany budynek administracyjny, duży skład drewna i dwa pomniejsze oraz tymczasową parowozownię o wymiarach 8 x 5,5 x 3,6 m dla zakupionego w czerwcu, a wdrożonego do eksploatacji we wrześniu 1925 r. parowozu-tendzaka firmy Orenstein i Koppel.



Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi

Plan Dworca Kaliskiego z zaznaczonym placem tymczasowym, 19.07.1926

Zaplanowana budowa kolektora burzowego kolidowała z ruchem tramwajów w kierunku dworca Łódź Kaliska. Było to spowodowane tym, iż przeprowadzenie podziemnego kanału zaplanowano idealnie pod wiaduktem, pod którym przebiegało już torowisko tramwajowe. Trasę linii tramwajowych 5 i 8 skrócono, urządzając tymczasowy dojazd do dworca oraz plac przy wiadukcie. Wymagało to uprzedniego wydzierżawienia przez miasto od PKP tego terenu oraz dodatkowych prac brukarskich.



Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi



**Przejsie kanałem
Dz. 260x260 pod
wiaduktem kolejowym
na ul. Karolewskiej,
październik 1926 r.**

Prace pod wiaduktami kolejowymi rozpoczęte jesienią 1925 r., podzielone zostały na wiele etapów i trwały do kwietnia 1927 r. Po zakończeniu tych prac na plac przed Dworcem Kaliskim z dniem 26 czerwca 1927 r. skierowano nowo uruchomioną linię 16, która wiodła z Widzewa przez ulice Rokicińską i Główną (dziś al. Piłsudskiego), Piotrkowską, Radwańską, Żeromskiego i Kopernika. Od tego momentu przy dworcu kaliskim bieg kończyły linie 5, 8 i 16.

Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi



**Kopalnia piasku
na Polesiu
Konstantynowskim,
1930 r.**

Najprawdopodobniej od bocznic w ul. Karolewskiej prowadziła również odnoga do kopalni piasku na Polesiu Konstantynowskim, u zbiegu ul. Konstantynowskiej i al. Unii (okolice dzisiejszego Aquaparku „Fala”). Wyrobisko to było już od jakiegoś czasu nieużywane, a wznowienie wydobycia piasku w 1925 r. wymagało jego osuszenia i pogłębienia. Dla zwiększenia wydajności wydobycia w czerwcu 1929 r. wybudowano mechaniczny transporter, umożliwiający załadunek piasku bezpośrednio do wagonów.

Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi

Fragment planu z 1920 r. z późniejszymi naniesieniami

Na placu przy ul. Białej rozpoczynała się czterokilometrowa trasa kolejki, zbudowana w marcu i kwietniu 1925 r. Początkowo, używając trakcji konnej, rozwożono z jej użyciem materiały wzdłuż budowy kolektora. Od kwietnia 1927 r. na tym odcinku pojawił się parowóz, przeprowadzony tu po zakończeniu prac w rejonie ul. Karolewskiej. Wzniesiono dla niego tymczasową szopę, zwaną parowozownią. W związku z zakończeniem regulacji rzek Dąbrówka i Jasień, w 1931 r. plac został uporządkowany i opuszczony przez ekipy budowlane.



Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi, udostępniony przez Łódzki Ośrodek Geodezji

Przelew burzowy przy rzece Jasień (ul. Piękna przy ul. Wólczańskiej), październik 1931 r.

Tor kolejki rozpoczął się rozjazdem u zbiegu ul. Piotrkowskiej i Białej, biegł wzdłuż rzeki Dąbrówki, przecinał ul. Wólczańską przy skrzyżowaniu z ul. Piękną, następnie przebiegał tą ulicą aż do dzisiejszej ul. Cieszkowskiego, w którą skręcał (na południe) aby po stu kolejnych metrach skierować się ul. Obywatelską w kierunku zachodnim. Plan budowy kanalizacji w Łodzi przewidywał budowę kolektora wzdłuż ul. Obywatelskiej i dzisiejszej ul. Pienistej aż do oczyszczalni ścieków zlokalizowanej przy ul. Zamiejskiej. Tak też poprowadzono tor tymczasowej kolejki.



Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi



**Wycieczka polonii amerykańskiej,
ul. Obywatelska,
1926 r.**

Czasami organizowano przewozy pasażerskie, na przykład dla polonii amerykańskiej, czy okresowo dla radnych i prasy. Natomiast regularne przewozy towarowe po torach tramwajów miejskich odbywały się na ogół w godzinach nocnych, przeważnie od godz. 23 do 3. Kolej Elektryczna Łódzka naliczała Wydziałowi Kanalizacji i Wodociągów opłatę w wysokości od 1,30 zł do 1,90 zł za każdą tonę nośności wozu załadowanego i 4 zł za każdy przewieziony pusty wagon.

Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi



**Stacja mechanicznego
oczyszczania ścieków
„Lublinek”,
lipiec 1928 r.**

Trasa tymczasowej kolejki kończyła się na placu budowy oczyszczalni ścieków na Lublinku (ul. Zamiejska). Wagonikami przywożono nie tylko potrzebne do jej budowy materiały, lecz również wywożono piasek z eksploatowanego w tej okolicy od kwietnia 1927 r. wyrobiska. Zwykle transportowano zestaw 20-tonowy, czyli 4 wagony o ładowności 5 ton i takie właśnie składy spotkać można było na torach tramwaju miejskiego. Budynek oczyszczalni przekazano do użytkowania w grudniu 1930 r.

Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi

**Budowa kanalizacji
w ul. Wólczańskiej
przy ul. Czerwonej,
ok. 1933 r.**

Budowa kanalizacji od samego początku (czyli od 1925 r.) powodowała pewne komplikacje w funkcjonowaniu komunikacji tramwajowej. Czasami zupełnie zamykano ruch tramwajowy na danej ulicy, częściej kierowano ruch jednym torem (gdy torowisko było podwójne). Jeśli nie było bezpośredniej kolizji obszaru robót z torami, motorniczowie otrzymywali polecenie zachowania niskiej prędkości i zwiększonej uwagi podczas pokonywania newralgicznego odcinka.



Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi

**Budowa kanału
Dz. 260x260
w ul. Piotrkowskiej
przy ul. Czerwonej,
7.09.1933**

W przypadku robót w ul. Piotrkowskiej – najważniejszym ciągu komunikacyjnym ówczesnej Łodzi – nie było możliwości ani zawieszenia ruchu (większość linii tramwajowych przebiegała właśnie tamtędy) ani jazdy po jednym torze (zbyt wielka liczba wozów tramwajowych w jednostce czasu). Wówczas budowano torowisko tymczasowe, które ciągnęło się wzdłuż terenu prac, umożliwiając ruch tramwajów w obu kierunkach.



Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi



**Budowa kanału
J₄ 90x160
w ul. 11 Listopada
(dziś ul. Legionów;
nr 142-150),
wrzesień 1928 r.**

Prace kanalizacyjne dały się we znaki również tramwajom podziemskim, które na pewnych odcinkach wjeżdżały do miasta. Tutaj problem był mniejszy, gdyż kursowały nieco rzadziej, ale wciąż należało zachować szczególną ostrożność. W oddali jest widoczny tramwaj linii konstantynowskiej.

Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi



27.IV.33. rz. Łódka (1^{szy} most na ul. 11 listopada)

**Wstępne prace przy
regulacji rzeki Łódki,
ul. 11 Listopada (dziś
ul. Konstantynowska),
27.04.1933**

Regulacja łódzkich rzek była inwestycją, która niepociągła za sobą większych utrudnień w ruchu tramwajowym. Wręcz przeciwnie, czasem była nawet pretekstem do wykonania wspólnej fotografii. Na zdjęciu wóz silnikowy typu Russobałt GE58, zwany potocznie „berlinką”, stoi na pierwszym moście nad rzeką Łódką w ciągu ul. 11 Listopada (dziś ul. Konstantynowska) w rejonie ul. Krakowskiej. Tramwaj należał do ŁWEKD i kursował na linii konstantynowsko-lutomierskiej.

Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi

Mapa wojskowa z 1944 r.

Dla potrzeb budowy zbiornika wody czystej zaplanowanego we wsi Budy Stokowskie (gm. Nowosolna, wówczas poza granicami m. Łodzi) zdecydowano o budowie tymczasowej linii kolejki o rozstawie toru 1000 mm. 25 lutego 1935 r. rozpoczęto układanie torów kolejki, które przebiegały od placu przy ul. Zagajnikowej 43 (dziś ul. Kopcińskiego) w kierunku wschodnim ulicą Małachowskiego, następnie w kierunku północno-wschodnim ul. Bielańską (dziś teren CKD) oraz ul. Pomorską.



Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi, udostępniona przez Łódzki Ośrodek Geodezji

Parowóz ciągnący wagony z materiałami budowlanymi – ul. Pomorska, ok. 1936

Tor, biegnąc już ul. Pomorską, skręcał ostrym łukiem w lewo na wiadukt kolejowy nad łącznicą Widzew-Zgierz, następnie kolejnym ostrym łukiem w prawo zgodnie z przebiegiem tej ulicy (który do dziś się nie zmienił). Dla parowozu nie był to problem – jego konstrukcja pozwalała na pokonywanie łuków o promieniu nawet do 15 m.



**Lokomotywa tendrowa
Orenstein & Koppel N°11103**

moc silnika: 30/35 KM [22,06/25,74 kW]
paliwo: węgiel
średnica cylindra: 170 mm
skok tłoku: 275 mm
ciśnienie pary: 12 atm [12,16 bar, 1,22 MPa]
powierzchnia ogrzewalna: 11,66 m²
powierzchnia rusztów: 0,3 m²
pojemność zbiornika na wodę: 0,9 m³
pojemność zbiornika na opał: 0,4 m³

średnica koła: 550 mm
rozstaw (sprężniętych) osi: 1200 mm
rozstaw toru: 1000 mm
ciężar (masa) własny: ca. 5,8 t
ciężar (masa) służbowy: 7,6 t
siła pociągowa: 1040 kg [10,20 kN]
minimalny promień łuku: 15 m
iskrochron typu amerykańskiego, miedziane
palenisko i armatury, łożyska z brązu

Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi



Wykop pod zbiorniki wody czystej na Budach Stokowskich, 1937 r.

Już na terenie budowy zbiorników trasa kolejki stawała się kręta, z licznymi przewyższeniami. Tor okręzał teren inwestycji i posiadał rozgałęzienia tworzone w miarę postępu prac. Na wstępnym etapie wykonywano liczne prace ziemne, do przemieszczania wagonów używano parowozu, ewentualnie koni lub siły ludzkich mięśni. W tle widać charakterystyczny komin z wieżą wodną znajdujący się przy ul. Pomorskiej, poniżej tor łącznicy kolejowej Widzew-Zgierz.

Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi



Komora wlotowa zbiorników wody czystej na Budach Stokowskich, 1938 r.

Budowę podziemnej „katedry”, czyli zbiornika wody czystej o pojemności 30000 m³, ukończono w 1937 r., ale nie zapełniono jej wodą. W sezonie 1938 kontynuowano prace i pod jego koniec odnotowano zakończenie budowy komór zasuw wlotowej (na zdjęciu) i wylotowej. Aby zakończyć budowę łódzkich wodociągów, należało jeszcze doprowadzić na Stoki rurociąg tłoczący czystą wodę ze studni zlokalizowanych na zachód (Dąbrowa) i na południe (Górki Stare) od ówczesnych granic Łodzi (obecnie na terenie miasta).

Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi

Parowóz wykonujący swoje zadania, w tle zabudowania wsi Dąbrowa, 1938 r.

Kolejnym etapem prac była budowa rurociągu tłoczego $\varnothing = 750$ mm od stacji odżelaziania wody i studni nr 1 (na Dąbrowie) do zbiornika na Budach Stokowskich. Po raz kolejny zdecydowano się na poprowadzenie tymczasowej linii kolei wąskotorowej, ponieważ rozwieszenie rur i pozostałych materiałów budowlanych inną metodą nie wchodziło w grę (brak dobrych dróg w rejonie Dąbrowy). Połączenie z siecią tramwajów miejskich wykonano najprawdopodobniej od krańca na Widzewie, następnie ul. Rokicińską pod wiaduktem kolejowym, a dalej do dworca Widzew.



Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi

Widok placu budowy stacji odżelaziania wody we wsi Dąbrowa, 1938 r.

Dyrekcja wodociągów i kanalizacji zwróciła się do PKP o wyrażenie zgody na: ułożenie na terenach kolejowych stacji Widzew toru kolejowego wąskotorowego 1000 mm, wybudowanie tymczasowej szopy drewnianej 5 m x 8 m dla parowozu, dzierżawę dwuletnią 7818,58 m² terenu pod w/w szopę oraz używanie wody dla parowozu ze studni na terenie PKP. Tor wąskotorówki wytyczono od stacji Widzew, następnie ulicami Graniczną (dziś Widzewska), wzdłuż dzisiejszej Łodowej do zbiegu z Bławatną (Dąbrowa), gdzie rozpoczęto budowę stacji odżelaziania wody.



Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi



**Kraniec południowy
tymczasowej
wąskotorówki
– Dąbrowa,
1938 r.**

Przetarg z dnia 4 kwietnia 1938 r. wyłonił dostawcę 7000 szt. podkładów kolejowych dla tymczasowej kolejki. Dostarczono je na stację Łódź Widzew, podobnie jak wszelkie inne materiały budowlane potrzebne na tym odcinku prac. W dniu 14 lipca 1938 r. wozem motorowym KEŁ przeciągnięto parowóz i trzy wagony z ul. Wierzbowej 52 na widzewski kraniec torowiska tramwajowego i tym samym prace budowlane mogły się na dobre rozpocząć.

Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi



**Parowóz wodociągów
już w nowej roli,
ul. Łagiewnicka przy
ul. Niecałej,
ok. 1942 r.**

Wybuch II wojny światowej znacznie spowolnił prace przy budowie łódzkich wodociągów. Okupant zdołał w 1943 r. prowizorycznie uruchomić wodociąg, który zapewnił wodę jedynie odbiorcom istotnym ze względów militarnych (obiekty straży pożarnej, szpitale, ważniejsze urzędy, biura i fabryki). Parowóz zaś przekazano do „Elektrische Strassenbahn-Getto”, gdzie używano go do realizacji towarowych transportów wewnątrz łódzkiego getta.

Ze zbiorów Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łodzi

www.mpk.lodz.pl



MPK-Łódź