

Joanna Matczak-Aleksandrowicz
Aneta Adamczyk

PRZYSTANEK PABIANICE
Z HISTORII MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI

MUZEUM MIASTA PABIANIC

Pabianice 2018

Publikacja współfinansowana przez Unię Europejską ze środków Europejskiego funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014–2020 – z projektu pn. „Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach”



Fundusze Europejskie
Program Regionalny



Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Wydawca



Muzeum Miasta Pabianic
Stary Rynek 1/2
95-200 Pabianice

Współpraca w opracowaniu tekstów

Marcin Chmielewski – *Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach*

Michał Kłosowski – powojenny tabor autobusowy

Piotr Poreda – komunikacja miejska w latach 2014–2018

Fot. na okładce

ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic oraz Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK w Łodzi

© Copyright by Muzeum Miasta Pabianic 2018

ISBN 978-83-910334-7-0

Projekt okładki

Aneta Adamczyk

Skład komputerowy

Aneta Adamczyk, PERFECT Marek Szychowski

Druk i oprawa

Drukarnia WIST Sp. z o.o., 95-100 Zgierz, ul. Barona 8 B
tel. 42 716 45 63; e-mail: drukarnia@wist.lodz.pl; www.wist.lodz.pl

Wydanie I

Nakład 500 egzemplarzy

Czy wiecie, że w XX wiek Pabianice wjechały tramwajem? Tak! Pierwszy taki środek transportu, ówczesna nowinka techniczna, wjechał na przystanek końcowy przy kaplicy św. Floriana 17 stycznia 1901 r. W taki sposób po raz pierwszy na terenie Królestwa Polskiego elektryczna linia tramwajowa połączyła dwa miasta, Łódź i Pabianice.

Ale czy warto pisać zaraz o tym książkę? – zapytacie. Czy historia komunikacji może być ciekawa? Po pierwsze, zdziwilibyście się, jak liczną jest rzesza pasjonatów i ekspertów tego tematu, a po drugie, jak wiele książek już o tym napisano i to w skali całego kraju. Po trzecie, czy jest pośród nas ktokolwiek, komu ten temat jest tak naprawdę obcy? Czy komunikacja nie jest częścią naszego życia, czyż nie każdy z nas jest lub był jej użytkownikiem?

Spytacie w końcu, dlaczego taki pomysł narodził się w głowach muzealników? Wszystko zaczęło się w 2014 r. kiedy to zdecydowano o włączeniu się Muzeum w obchody Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. Pierwotny zamysł wystawy obejmował zaprezentowanie zbiorów kolekcjonerów biletów oraz eksponatów związanych z historią tramwajów i autobusów przechowywanych w zbiorach muzeum. Jednakże po lekturze opracowania autorstwa Wojciecha Żródlaka, Jerzego Wojtowicza i Marcina Kaczyńskiego „Łódzka podmiejska komunikacja tramwajowa 1901–2001” oraz artykułów Łukasza Stefańczyka „Linia tramwajowa Łódź–Pabianice” zamieszczonych w „Świecie kolei” w 2004 r. zdecydowaliśmy się rozszerzyć temat i pokazać go w szerszym aspekcie. I tak na wystawie „Przystanek Pabianice. Z historii miejskiej komunikacji”, otwartej we wrześniu 2014 r., obok zbiorów kolekcjonerskich zaprezentowano także bogatą ikonografię, archiwalia oraz niezwykle ciekawe makiety tramwajów wykonane przez Wiktora Jarzynę. Dodatkowo obok siedziby Muzeum, pabianickiego Zamku, stanęła odrestaurowana wiata służąca przez lata za przystanek na Dużym Skręcie w Pabianicach. Ekspozycja cieszyła się dużym zainteresowaniem zarówno pabianiczian, jak i pasjonatów tematu, przez kilka miesięcy była również prezentowana w Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK przy ul. Wierzbowej 51 w Łodzi.

Zgromadzony materiał, jak i sama historia, wydał się nam niezwykle ciekawy i godny ujęcia w formę publikacji. Cieszymy się, że w ramach projektu „Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach”, nadzorowanego przez Urząd Miejski w Pabianicach – Wydział Infrastruktury Technicznej i Komunikacji udało się w końcu wydać książkę.

Publikacja ta, opracowana przez muzealników i stanowiąca kontynuację wystawy, nosi cechy katalogu. Jest to celowe, bowiem chcemy, aby Czytelnik sam niejako stał się badaczem tego zagadnienia. Ponadto naszą intencją jest, aby niniejsze opracowanie trafiło przede wszystkim do pasjonatów historii Pabianic, natomiast miłośników tematu prosimy o wyrozumiałość i serdecznie dziękujemy za Waszą wiedzę i bezcenne wskazówki.

Miłej lektury!



Niniejsza publikacja nie powstałaby, a już na pewno nie zostałaby tak bogato zilustrowana, bez pomocy wielu osób i instytucji, którym w tym miejscu chcielibyśmy serdecznie podziękować.

Dziękujemy następującym instytucjom:

- Wydziałowi Infrastruktury Technicznej i Komunikacji Urzędu Miejskiego w Pabianicach – naczelnikowi wydziału Andrzejowi Różańskiemu oraz szczególnie jego zastępcy, Marcinowi Chmielewskiemu za umożliwienie wydania książki w ramach projektu „Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach”, oraz za nieustające wsparcie, współpracę i pomoc w zbieraniu materiałów,
- Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK w Łodzi – Włodzimierzowi Hyżemu i Bartoszewi Stępniovi za użyczone materiały i cierpliwość przy udzielaniu odpowiedzi na niekończące się pytania,
- Bibliotece Uniwersytetu Łódzkiego i Archiwum Państwowemu w Łodzi za zgodę na publikację fotografii i archiwaliów pochodzących z ich zbiorów,
- Bibliotece Miejskiej w Pabianicach za wielokrotne udostępnianie prasy pabianickiej.

Dziękujemy także kolekcjonerom i pasjonatom tematu (w kolejności alfabetycznej) – wszyscy byliście dla nas niesamowitym wsparciem :):

- Wojciechowi Dębskiemu, za udostępnienie niezwykle cennych zbiorów i poświęcony czas,
- Michałowi Kłosowskiemu, naszemu ekspertowi w „sprawach autobusowych” za ekspresowe opracowanie opisów taboru autobusowego i dzielenie się swoją przeogromną wiedzą w tym temacie,
- Konradowi Knorowskiemu, za zgodę na opublikowanie fotografii (a także Krzysztofowi Dumce i Marcinowi Gębarowskiemu za pomoc w dotarciu do nich),
- Henrykowi Marczakowi, za wcześniej niepublikowane „perełki” ikonografii,
- Łukaszowi Stefańczykowi, za bogatą ikonografię i niezwykle cenne wskazówki i korekty,
- Wojciechowi Źródłakowi, za pierwszą inspirację tematem, wiedzę oraz udostępnione materiały archiwalne,
- oraz wszystkim osobom nie wymienionym powyżej, które w jakikolwiek sposób przyczyniły się do powstania niniejszej książki.

Informujemy, że dołożono wszelkich starań w celu skontaktowania się z właścicielami praw autorskich. W przypadku zaistnienia nieumyślnego przeoczenia lub pomyłki uprasza się o kontakt z Muzeum Miasta Pabianic.



Tramwaje tak bardzo łączą się z obrazem miasta, że ich widok nie wzbudza już w nikim zainteresowania, a przecież był w życiu Pabianic dzień, w którym pojawienie się tramwaju wywołało prawdziwą burzę. Jak się to stało opowiem.

Do roku 1900 Pabianiczanie chcąc dojechać do Łodzi wsiadali na tak zwanej „rogatce” na bryki starozakonnych woźniców. Rzecz jasna, bryka ruszyła dopiero przy pełnym „komplecie” pasażerów, chyba że zniecierpliwieni Pabianiczanie pokrywali cenę niezajętych miejsc. Wtedy konie rozpoczynały dorożkarski galop, podróżni drzemkę, a woźnica czuł na plecach łube uderzenia skórzanej kabzy napęczniałej monetą.

Ale przyszedł dzień, kiedy w granice miasta przypęły stalowe szyny. Po tych szynach wtoczył się kolorowy wóz tramwajowy. Co śmielsi Pabianiczanie nie wężący w darach cywilizacji mocy szatana, umieścili swe odważne osoby na wygodnych ławkach. Emocjonująca podróż trwała jednak krótko. Tuż przy roгатce rzucili się na tramwaj dyszący nienawiścią właściciele bryk. Pod uderzeniem kamieni roztrysnęły się szyby.

Zaskoczeni pasażerowie przykucnęli początkowo na podłodze, ale po chwili poczuli w żyłach gorącą krew i z zaciśniętymi pięściami ruszyli do obrony cywilizacji. Do bójki wtrącili się wreszcie przedstawiciele władz i wtedy nastął spokój. Obdrapany tramwaj bez szyb rozdzwonił się triumfalnie, a pokiereszowani właściciele bryk zostali odprowadzeni do aresztu. Tam w samotności doszli do przekonania, że nie opłaci się walczyć z postępem.

Aurelia Janke,
Jak w Pabianicach walczono z tramwajem,
„Życie Pabianic”, nr 3, 1958 r.



Brak rozwiniętej sieci transportu szynowego w Królestwie Polskim i idący za tym brak sprawnej komunikacji był poważnym ograniczeniem dla dynamicznie rozwijającego się łódzkiego okręgu przemysłowego¹. Zanim zaczęto interesować się budową lokalnych linii wąskotorowych łączących Łódź z okolicznymi miastami, w 1865 roku grupie złożonej z przemysłowców i bankierów pod kierownictwem Jana Gottlieba Blocha udało się uzyskać koncesję na budowę linii kolejowej, tzw. Fabryczno-Łódzkiej, łączącej Łódź z Koluszkami. W swej pierwotnej wersji miała przebiegać przez Łódź – Zgierz – Ozorków – Konstantynów – Pabianice – Zduńską Wolę – Kalisz do Szczypiorna i mieć nawet przedłużenie do granicy pruskiej. Ostatecznie zezwolono na budowę linii jedynie do Łodzi².

W latach 80. XIX wieku pojawiła się więc koncepcja budowy łódzkiej kolei obwodowej. Plany autorstwa inż. Stanisława Weisblatta wspierali łódzcy przemysłowcy, m.in. Juliusz Kunitzer³ i Juliusz Heinzel. Koncepcja ta przewidywała uzyskanie połączenia kolejowego także z Pabianicami i Zgierzem, a nawet padła po raz pierwszy propozycja budowy łódzkiej linii tramwajowej. Pomysłem zainteresowało się również warszawskie biuro architektoniczne „Slawonia”, które proponowało budowę do Pabianic linii wąskotorowej lub też utworzenia kolei konnej jako części łódzkiej kolei obwodowej. Wkrótce biuro upadło, a wraz z nim pomysł pabianickiej kolejki⁴.

Bardzo barwny opis prac terenowych pod budowę połączenia z Pabianicami nakreślił „Tydzień” w marcu 1891 r.⁵ pisząc: *Co rano, trzy kompanie inżynierów, pomocników, robotników, wszystkich uzbrojonych w odpowiednie narzędzia-kątomierze, niwelatory, łańcuchy, taśmy stalowe, łaty, tak zwane żalony (piki z chorągiewkami), kołki drewniane i.t.d. – wymaszerowały w pole. Trzy te kompanie nie komunikowały się ze sobą – każda działała samoistnie. Jedna z nich reprezentowała towarzystwo „Slawonia”, projektując kolej konną na przestrzeni Łódź-Pabianice i Łódź-Zgierz; druga reprezentowała inżyniera A. Weisblatta, projektującego kolej żelazną obwodową w Łodzi; trzecia wreszcie kompania, działając w tym samym celu co poprzednia, reprezentowała p. Blocha, prezesa kolei fabryczno-łódzkiej. Każda znaczyła swoje przejście wbijaniem na polach drągów i kołków. Ponieważ wszyscy działali w jednym celu (...) tj. w chęci zaprojektowania obwodowej kolei (...), więc wytykane przez nich linie miały wiele punktów stycznych. – „Patrz pan, natrafiliśmy na kolek tych furmanów! (...) Dziwna rzecz – naszych kołków, wczoraj wbitych, już dziś z latarką nie znajdzie, a oni wtedy szli przed dwoma tygodniami i kolek ich sterczy! Nie inaczej – tylko nam na złość robią i kołki wyciągają (...)*”.

Początki budowy linii podmiejskich to lata 90. XIX w. W 1895 roku J. Kunitzer i J.T. Heinzel, a w marcu 1897 roku K. Eisert, K. Kröning i A. Dzierżanowski otrzymali od władz zezwolenie na prace studialne nad projektem budowy linii wąskotorowej do Pabianic i Zgierza⁶.

W tym samym czasie, tj. w 1897 r., grupa łódzkich przemysłowców skupionych wokół Juliusza Kunitzera uzyskała koncesję na budowę i eksploatację miejskiej sieci tramwajowej w Łodzi. Elektryczne tramwaje wyjechały po raz pierwszy 23 grudnia 1898 r., a Łódź była pierwszym miastem w zaborze rosyjskim z tego typu transportem publicznym.



Zyski oraz chęć monopolizacji tej dziedziny transportu zwróciła uwagę przedsiębiorców na możliwości rozwoju elektrycznej sieci tramwajowej do sąsiednich miast. O koncesję na budowę i eksploatację linii podmiejskich do Pabianic i Zgierza starało się kilka grup, m.in. przemysłowcy skupieni wokół Kunizera. Warto przypomnieć, iż budowa podmiejskiej linii tramwajowej, wymagała, zgodnie z polityką carskiej Rosji, zgody Ministerstwa Wojny. Tramwaje traktowane były jako kolejki wąskotorowe i tym samym były podporządkowane przepisom obowiązującym na kolei.

6 października 1898 r. zebrała się komisja pod przewodnictwem dyrektora departamentu dróg żelaznych Maksimowa, by rozpatrzyć przedłożone projekty. Przemysłowcy łódzcy, z J. Kunizerem na czele, zaproponowali budowę linii elektrycznej z prawem użytkowania przez 35 lat, z prawem do wykupu przez rząd po 20 latach od podpisania umowy za cenę 20-krotności rocznego dochodu konsorcjum oraz wypłacanie na rzecz rządu 5% od dochodu brutto rocznie.

Druga grupa, czyli Karol Eisert, Emil Eisert, K. Kenig i Ł. Stankiewicz z pełnomocnikiem A. Dzierżanowskim, proponowała linię parową, ale zgadzała się także na wybudowanie połączenia elektrycznego z prawem do użytkowania na 27 lat i możliwością wykupu przez państwo po 18 latach na takich samych warunkach jak grupa Kunitzera, zobowiązała się również do wypłacania na rzecz skarbu 5% od dochodu brutto.

Trzeci projekt złożył petersburski oddział niemieckiego koncernu Siemens-Halske. Proponowano w nim uzyskanie koncesji na 35 lat z możliwością wykupu po 20 latach, stałą opłatę na rzecz skarbu państwa w wysokości 300 rubli rocznie od wiorsty, dodatkowo, jeśli dochód przekroczyłby 6% od wydanego kapitału, to połowa tej nadwyżki również zostałaby przekazana na rzecz rządu⁷.

Ostatecznie wygrała grupa Kunitzera, gdyż oprócz corocznych opłat w wysokości 600 rubli od wiorsty, dodatkowo zobowiązała się co cztery lata podwyższać opłatę wiorstową o 200 rubli na rzecz skarbu państwa do końca trwania koncesji, tj. przez 28 lat, co dawałoby 705 600 rubli dochodu dla skarbu państwa w okresie trwania koncesji⁸.

Pełnomocnikiem konsorcjum został inż. Stanisław Weisblatt z Petersburga. W skład koncesjonariuszy kolejki dojazdowej weszli: Juliusz Kunitzer, Zenon Anstadt, dr Alfred Biedermann, Emil Meyer, Juliusz Teodor Heinzel, Henryk Grohman, Karol Scheibler jr, Edward Kremy. Z grupy wycofali się natomiast udziałowcy pochodzenia żydowskiego: Markus Silberstein, Stanisław Jarociński i Salomon Barciński. Ich dalszy udział w staraniach nie był mile widziany przez władze carskie, co mogło zagrozić szansom na uzyskanie koncesji. W kolejnych latach nastąpiły inne przetasowania wśród udziałowców, np. Kunitzer już w grudniu 1901 r. sprzedał 25 000 rubli swojego 10% udziału firmie L. Toepffler w Łodzi i tyleż samo wkładu Adolfowi Daube, 19 czerwca 1901 r. Kremky odstąpił swój udział Teodorowi Meyerhoffowi. W 1908 r. Daube nabył również 2,5% udziału z części Roberta Schweikerta (z jego 7,5% udziału w Konsorcjum), co dawało mu razem w 1908 r. 5% udziału w Konsorcjum⁹.



36

Kopja.
N. 5. p. 414

Podat. 21 maja 1902 r.
N 405.

Wielmożny Pan
Juljan Kunitzer i m. p. s.

Porozumuję się na na uchwały sekcji Koncortium z dnia 12/5
października r. p., na zasadzie której pp. Cetomorie winni otrzymać
60% od zadeterminowanych przez nich udziałów, na podstawie z dnia
4/5 br. postanowiono, by do dyktu 60% udziały, niezależnie od
wzrostu ~~z~~ do Banku r. p., sumy, zaprawia na ich dobro,
jako to: 9.%, wynagrodzenia i dywidendy z r. 1901.

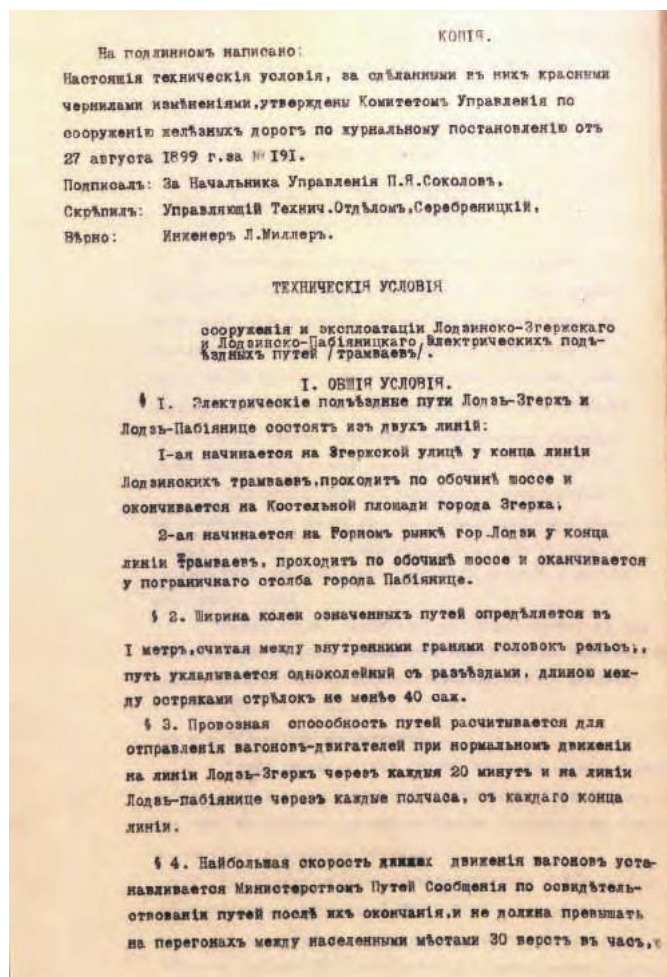
Rachunek zaś łopana przedstawia się ten sposób:

wzrostu do Banku przez łopana	Rb. 30.000.-
" " " " p. L. Taffler	" 15.000.-
" " " " p. A. Dauder	" 15.000.-
9. % z r. 1901	Rb. 1073.68
wynagrodzenie	" 1000.-
dywidenda	" 1700.- " 3.773.68
cyfry razem	Rb. 63.773.68

Która to suma przewidziana 60% pp. udziału i, słownie do
postanowienia sekcji, nadpłać i ilości Rb. 3773.68, jest
do dyspozycji łopana i może być, na ich dani, podarowane
w formie Łopanu i każdej chwili.

Konieczność więc oponyżsem łopanu dla wiadomości, pozo-
stajemy z wysoce szanowaniem

// podpisano / Dyrektor W. Jostice
" Bankhalter E. Mascher



Warunki techniczne budowy i eksploatacji Łódzko-Zgierskich i Łódzko-Pabianickich Elektrycznych Wąskotorowych Kolejek Dojazdowych, sygn. 1364 w zespole akt *Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna 1898–1948*. (ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi)

Warunki koncesji na „budowę i eksploatację łódzko-zgierskich i łódzko-pabianickich wąskotorowych kolejek podjazdowych” asygnował Car Mikołaj II 24 grudnia 1898 r./ 6 stycznia 1899 r.¹⁰ Konsorcjum przyjęło nazwę „Łódzko-Zgierskie i Łódzko-Pabianickie Elektryczne Wąskotorowe Koleje Podjazdowe”. Kapitał zakładowy wynosił 1 mln rubli. Koncesji udzielono na 28 lat, ale pod pewnymi warunkami, m.in. sieć powinna być oddana do użytku w przeciągu dwóch lat, a prace miały rozpocząć się w ciągu roku od otrzymania koncesji, urządzenia i materiały miały być zakupione od firm działających na terenie Rosji, budowa, jak i późniejsza eksploatacja, miały odbywać się pod kontrolą urzędnika Ministerstwa Komunikacji opłacanego z funduszy konsorcjum¹¹. Sieć miała zostać wybudowana z nakładów własnych członków konsorcjum, zezwolono im natomiast na bezpłatne zajęcie gruntów państwowych położonych wzdłuż dróg, sieć miała być wyposażona w telefon i telegraf, a urzędnicy pocztowi, jak i przesyłki, miały być przewożone bezpłatnie. Przejazd do Pabianic w wagonach II klasy miał kosztować maksimum 30 kopiejek, a w III klasie opłata miała być o połowę niższa. Ulgi na przejazd w wysokości 50% obowiązującej taryfy biletowej miały mieć dzieci od 5 do 10 lat oraz uczniowie w mundurkach. W godzinę przed rozpoczęciem pracy łódzkich fabryk, jak i godzinę po jej zakończeniu, miała obowiązywać specjalna taryfa „robotnicza” z 25% upustem¹².



Przetarg na budowę linii podmiejskich wygrał petersburski oddział AEG, Rosyjsko-Bałtyckie Towarzystwo Elektryczne „UNION”, a jej głównym podwykonawcą została firma „A.W. Fiszer i W. Kopczyński”. Na początku czerwca 1899 r. przedstawiciel Towarzystwa „Union”, inż. Hagen, nadzorował niwelacje linii Łódź-Pabianice, zaś pod koniec miesiąca w prasie pisano: *Wczoraj przybyli do Łodzi A.W. Fiszer i W. Kopczyński w celu sporządzenia kosztorysu budowy nowej kolei elektrycznej Zgierz–Łódź–Pabianice. Firma Fiszer i Kopczyński wzięła w entrepryzę od towarzystwa „Union” roboty ziemne i układanie szyn przy budowie kolei. Roboty rozpoczęte mają być w pierwszych dniach lipca*¹³.

Prace przy budowie podmiejskiej linii tramwajowej, zarówno pabianickiej, jak i zgierskiej, rozpoczęły się już we wrześniu 1899 r., ale tylko w zakresie przygotowania terenu pod budowę (zgodnie z umową koncesyjną roboty musiały rozpocząć się w ciągu roku od otrzymania koncesji). Według założeń technicznych projektu linia do Pabianic zaczynać się miała od mostu za rynkiem Geyera, na 122-ej wiorście przechodzących tamtędy traktów bitych. *Tor kolejowy zająć ma lewą szkarpę szosy. Szkarpa ta będzie odpowiednio umocniona fundamentem szabrowym pod szynami, całkowitą zaś pochyłość szkarpy wraz z rowem przyległym pokryje bruk. W miejscach rozjazdów dla wymijania się pociągów na linii (naogół jednotorowych) rów będzie zasypany w celu ułożenia drugiej pary szyn, a pod nasypem będzie rura żelazna do odpływu ścieków z grobli szosowej. Mosty wszelkie będą zupełnie nowe (...). Długość linii wynosi: z Łodzi do Pabianic w. 11 s. 122*¹⁴. *Szerokość toru metr (...). Przewodniki elektryczne będą naziemne, zawieszone na słupach wzdłuż lewej strony grobli szosowej w dostatecznej odległości od szyn, by podróżni wsiadający lub wysiadający z pociągów, albo też nieco wychyleni z wagonów w czasie jazdy szwanku nie doznali (...) stacje centralne oddzielne dla każdej z tych linii znajdować się będą na krańcach Łodzi w stronę Zgierza i Pabianic, wraz z remizami wagonowymi. Szybkość pociągów w miarę przebiegania ich przez miejsca bardziej lub mniej zaludnione, wahać się będzie od 10 do 25 wiorst na godzinę (...). Do jednego motoro-wagonu będą przypinane wagony zwykłe osobowe, jeżeli wszyscy pasażerowie nie pomieszczą się w samym motoro-wagonie, lub też wagony towarowe. Liczba osób, mogących się pomieścić w jednym wagonie motorowym, nie powinna przenosić 30*¹⁵.

W pełni prace ruszyły na wiosnę 1900 r. Budowę kontrolował Państwowy Inspektor Budowy, Radca Kolegialny, inżynier komunikacji Ł. Miller, zaś głównym inżynierem został wybrany przez towarzystwo, jak i zatwierdzony przez Ministra komunikacji, Wiesław Gerlicz¹⁶. Ponadto z ramienia Towarzystwa „Union” prace nadzorowali inż. Torpanow i inż. Maehle. Otworzono „Biuro Budowy” przy ul. Spacerowej 17 (obecnie Al. Kościuszki).

Budowa poruszała się bardzo sprawnie, torowisko układano po prawej stronie szosy pabianickiej, na wydzielonym pasie. Wybudowano także 16 mostów i przepustów przez przepływające na trasie liczne rzeczki, m.in. na rzekach Olechówce i Nerze. W granicach Łodzi ułożono żłobkowane szyny typu miejskiego, tzw. Vignoles, a poza miastem szyny lżejsze, nieżłobkowane, typu kolejowego. Całość inwestycji została sfinansowana z majątku koncesjonariuszy.





Pierwsze prace przy układaniu torów kolejki dojazdowej do Pabianic, w tle widok zabudowań Górnego Rynku w Łodzi, kwiecień 1900 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)



Tory tramwajowe typu Vignoles na trasie Łódź – Pabianice, 1900/1901 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)



Budowa torowiska kolejki dojazdowej Łódź – Pabianice, ok. 1900 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)





Budowa torowiska kolejki dojazdowej
Łódź – Pabianice, 1901/1902 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)



Fragment torowiska przebiegający przez
jeden ze specjalnie wybudowanych na trasie
mostów, 1901/1902 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)



Mostek kamienny wybudowany na trasie
Łódź – Pabianice, ok. 1901 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)



Trasa Łódź – Pabianice, montaż słupów sieci trakcyjnej, ok. 1900 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)



Trasa Łódź – Pabianice, montaż sieci trakcyjnej, w głębi widok Pałacu Königa przy ulicy Pabianickiej
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)



Torowisko na trasie Łódź – Pabianice, 1900/1901 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)

Pierwsze trzy wagony przeznaczone na linię pabianicką przyjechały do Łodzi w październiku 1900 roku. *Wagony te zbudowane są według najnowszego systemu, z zakrytymi ścianami, oszklonemi galerijkami*¹⁷.



Jazda testowa wagonu silnikowego, pokaz dla prasy, 1900/1901 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)

Chociaż wagony, rozstaw szyn (1000 mm), jak i organizacja właściwie nie różniły się od tramwajów miejskich, to kolejka dojazdowa podlegała Ministerstwu Komunikacji i traktowana była jako kolej wąskotorowa. Współczesne określenie „tramwaje podmiejskie” weszło do użycia dopiero po II wojnie światowej.

Do Pabianic pociągi będą kursowały co pół godziny. Z Łodzi pierwszy będzie obchodził o g. 7½ rano, ostatni o g. 10½ wiecz., z Pabianic zaś— pierwszy o godz. 7 m. 20 rano; ostatni o godz. 10 m. 20 wiecz. Czas przejazdu 35 minut. Cena biletu w klasie II—35 kop., w klasie III—17 kopiejek.

Stacje pośrednie nie są jeszcze urządzone, pociągi jednak w oznaczonych miejscach będą się zatrzymywały.

Rozwój, 16.01.1901





Uroczyste otwarcie linii Łódź – Pabianice, 17.01.1901 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)

W dniu 17 stycznia 1901 r. nastąpiło uroczyste otwarcie linii pabianickiej¹⁸ (oficjalny odbiór techniczny odbył się dopiero w lipcu 1901 r.¹⁹ i do tego czasu nazywano połączenie tymczasowym). Pierwszy pociąg wyruszył o godz. 14.25. Jechali nim koncesjonariusze, inżynierowie oraz dyrektor kolei.

Linia pabianicka była początkowo jednotorowa z „mijankami”, zlokalizowanymi w Ksawerowie i przed Dużym Skrętem²⁰. W chwili otwarcia ruchu nie urządzono jeszcze stacji pośrednich, ale pociągi miały zatrzymywać się na każdym rozjeździe, by zabrać pasażerów.

Linia zaczynała się w Łodzi na ul. Piotrkowskiej, przy tzw. „kamienicy pod góralem” i biegła tylko do granicy Pabianic, czyli obecnej ul. Kaplicznej. Tu znajdowała się krańcówka wekslowa pozwalająca na zwrot wagonu²¹. Dlaczego tylko do granic miasta? Na dalszy wjazd nie zgadzał się pabianicki Magistrat, a także mieszkańcy Starego Miasta. Dla władz powodem była chęć wynegocjowania większej opłaty za przejazd przez miasto, dla mieszkańców – strach przed nieznaną nowością i wydumany zagrożeniem, jakie tramwaj mógł za sobą przynieść. Ciekawe spostrzeżenie w tej sprawie zawiera artykuł zamieszczony w „Tygodniu” w kilka dni po otwarciu ruchu. Zwrócono w nim uwagę na fakt, że grunt przeznaczony na

Otwarcie ruchu. Wczoraj otwarty został ruch na kolejce do Pabianic. Pierwszy pociąg wyruszył o godzinie 2 minut 25, jechali nim między innymi, koncesjonariusze kolejki, inżynier Miller z Petersburga, delegowany przez ministerium komunikacji, oraz dyrektor kolei i inżynierowie, którzy ją budowali. Jak pożądaną jest ta kolejka świadczy o tym wymownie fakt że wczoraj wszystkie pociągi były przepelnione.

Ruch na linii zgierskiej otwarty będzie jutro.

Rozwój, 18.01.1901

budowę szyn na odległości 3 wiorst znajduje się na terytorium miasta Pabianice, co oznacza, iż właścicielem tego odcinka jest władza miejscowa, która nie została nawet powiadomiona przez Zarząd o rozpoczęciu kursowania tramwajów (!)²². Najwidoczniej owo pominięcie władz municypalnych przy budowie kolei spowodowało, że trudno znaleźć informacje na jej temat w archiwalnym zbiorze Akt Miasta Pabianic.

Pociągi do Pabianic kursowały co pół godziny. Pierwszy skład wyjeżdżał z Łodzi o godz. 7.30, a ostatni o godz. 22.30, natomiast z Pabianic pierwszy kurs wyjeżdżał o godz. 7.20, ostatni zaś o godz. 22.20. Czas przejazdu wynosił 35 min. Bilet normalny kosztował 35 kopiejek w klasie II i 17 kopiejek w klasie III (pierwszej klasy na kolejach podmiejskich nie było). Dzieci do lat 5 siedzące wraz z rodzicem podróżowały bezpłatnie, zaś w wieku 5–10 lat oraz uczniowie wszelkich szkół, jadąc w mundurku, płacili połowę ustalonej taryfy biletowej. Bezpłatnie można było przewozić bagaż ręczny, natomiast nie było możliwości przewozu bagażu wymagającego przewozu towarowego²³.

Zainteresowanie przejazdami było spore. *Nareszcie po wielu terminach ogłaszanych przez gazety o puszczeniu ruchu tramwajów Łódź-Pabianice, 17 stycznia po południu otwarto ruch prawidłowy, z czego korzystając chciwi jazdy odwiedzali wzajemnie: pabijaniczanie knajpki łódzkie, a łodzianie tutejsze, przez co tramwaj, był w istnem obłężeniu*²⁴. W ciągu dwóch pierwszych dni kursowania pociągów sprzedano 4 tys. biletów, „Goniec Łódzki” z dn. 21 stycznia 1901 r. pisał: *w sobotę i niedzielę na kolei elektrycznej Zgierz i Pabianice panował tak ożywiony ruch, iż pasażerowie szturmem zdobywali miejsca. Po odejściu każdego pociągu tłumy pasażerów oczekiwały następnego pociągu*.

Na dzień 29 stycznia 1901 r., czyli 12 dni po otwarciu połączenia, linią pabianicką przejechało 37 200 pasażerów²⁵. Trzy lata później elektryczne kolejki podjazdowe przewiozły na linii Łódź-Pabianice 1 053 218 osób, zaś dochody konsorcjum wyniosły 230 851 rubli 85 kopiejek²⁶.

Warto wspomnieć, że w 1902 r. wprowadzono specjalny tramwaj do Pabianic odjeżdżający z Łodzi o północy, skomunikowany z ostatnim pociągiem z Warszawy²⁷.

W 1903 r. w „Zbiorze praw” ogłoszono, iż kolej podjazdowe na mocy ustawy z 21 czerwca tego roku uwolniono na 5 lat, licząc od 21 września, od opłaty na rzecz skarbu państwa za ruch osobowy i za przewóz bagażu podróżnych²⁸. Wcześniej opłaty zawierały 15% podatek skarbowy.

W tym samym roku linia Łódź-Pabianice została podzielona na tzw. oddziały: Łódź-Rokicie; Rokicie-Ksawerów i Ksawerów-Pabianice. Podział ten różnicował także cenę biletów, i tak za przejazd z Łodzi do Pabianic w 1903 r. płacono 30 kopiejek w II klasie oraz 15 kopiejek w III klasie, za przejazd na poszczególnych odcinkach płacono 10 kopiejek w klasie II i 5 kopiejek w klasie III²⁹.



Łódź-Zgierz, Łódź-Pabianice

niniejszem ma zaszczyt podać do wiadomości publicznej, że czasowy ruch osobowy na oznaczonych liniach zostanie otwarty w drugiej połowie stycznia b. r.

Czasowo z Łodzi do Zgierza i odwrotnie pociągi będą kursować w przerwach dwudziesto-minutowych, przyczem:

Pierwszy pociąg z Łodzi do Zgierza wychodzi o g. 7 m. 20 rano.

Ostatni	"	"	"	"	"	"	10 m. 20 wiec.
---------	---	---	---	---	---	---	----------------

Pierwszy pociąg ze Zgierza do Łodzi wychodzi o g. 7. m. 00 rano:

Ostatni	10 m. 00 wrec.
---------	----------------

Czasowo z Łodzi do Pabjanic i odwrotnie pociągi będą kursować w przerwach półgodziennych, przyczem:

Pierwszy pociąg z Łodzi do Pabianie wychodzi o g. 7 m. 30 rano

Ostatni	"	"	"	"	"	10 m. 30. w.
---------	---	---	---	---	---	--------------

Pierwszy pociąg z Pabjanic do Łodzi wychodzi o g. 7 m. 20 rano

Ostatni	"	"	"	"	10 m. 20 w.
---------	---	---	---	---	-------------

W razie zwiększonego ruchu w miarę potrzeby ilość kursujących pociągów na obydwóch liniach będzie zdwojona.

W czasie przejazdu z Łodzi do Zgierza i z Łodzi do Pabjanic i odwrotnie wynosi 35 minut.

Ręczny bagaż pasażerowie mogą przewozić przy sobie bezpłatnie. Bagaż do przewożenia w wagonach towarowych przyjmowany nie będzie.

Środkowe stacje między Łodzią i Zgierzem i między Łodzią i Pabjanicami czasowo urządzone nie będą, pociągi jednak zatrzymywać się będą na każdym rozjeździe dla przyjmowania pasażerów.

Od dnia otwarcia czasowego ruchu za przewóz pasażerów na oznaczonych liniach, włącznie z 15% podatkiem skarbowym, pobierać się będzie niżej oznaczona płaca:

1) Za przewóz pasażerów z Łodzi do Zgierza i odwrotnie, w wagonach II klasy—23 kop. i w wagonach III klasy—12 kop. od pasażera.

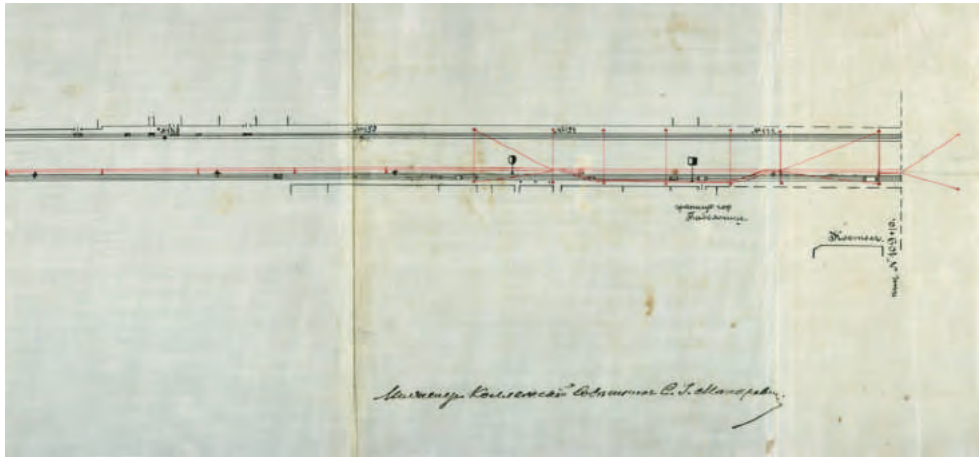
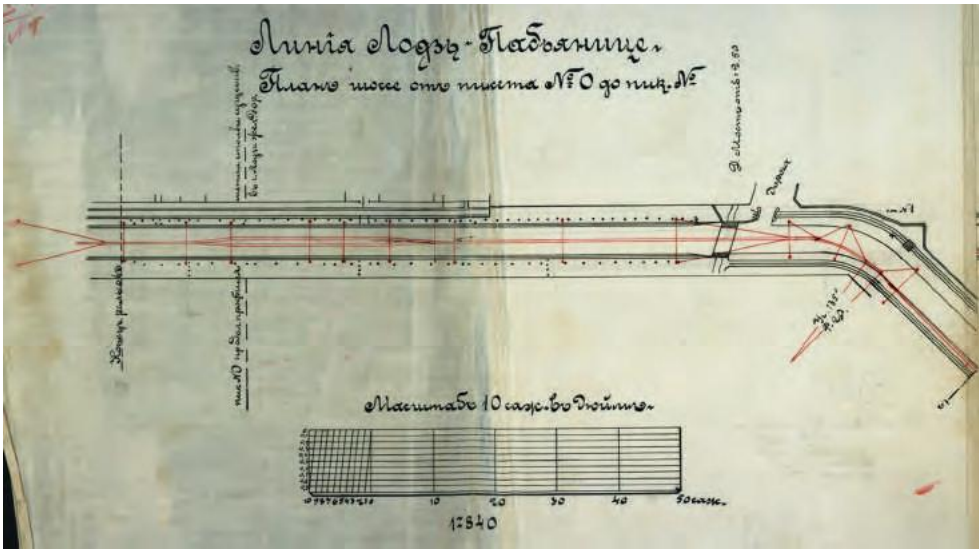
2) Za przewóz pasażerów z Łodzi do Pabianic i odwrotnie w wagonach II klasy—35 kop. i w wagonach III klasy—17 kop. od pasażera.

Z otwarciem stałego ruchu będzie wprowadzona taryfa strefowa.

Uwaga 1. Dzieci w wieku do lat 5, jadące przy osobach dorosłych i nie zajmujące oddzielnego miejsca, przewożone będą bezpłatnie.

Uwaga II. Dzieci w wieku od 5 do 10 lat oraz uczniowie wszystkich zakładów naukowych w umiędziorowaniu płacą połowę.

Rozwój,
16.01.1901



zu rok 1901

Misige	Hot unconcentrated meter.	Hot concentrated local.	Optima Hot unconcentrated hot. c. c.	Hot - 20°	Evaporated	Wetted
				35	1%	9
Green	15646,4	14516,2	24161,6	2866	53913	3678
Red	20958,0	15540,3	26163,8	1483	46612	1878
Blue	15261,6	12616,6	46612,6	2468	55224	4333
Green	2420,3	2121,3	25534,4	2441	18136	4661
Red	24640,8	13575,6	20223,0	2738	46639	3417
Blue	24444,4	15212,0	25824,4	2170	21174	4570
Red	25144,4	12621,1	46212,2	1671	66623	4011
Green	26503,3	21414,3	44423,6	1371	63607	5586
Blue	26624,4	17017,6	42620,0	2035	56523	5343
Green	26100,0	20418,6	42644,6	1862	67023	4106
Blue	24440,3	12644,3	34646,6	1653	48230	3024
Green	26503,3	2421,0	25116,0	2197	53497	3204
Blue	26444,4	15040,3	24443,2	2520	66803	46340

West pacificus		atlant	Medit		atlant	atlant	atlant	atlant
2. Socie	3. Ind. natus	4. Ind. natus	5. Ind. natus	6. Ind. natus	7. Ind. natus	8. Ind. natus	9. Ind. natus	10. Ind. natus
in Africa	in Socie	in Africa	in Africa	in Africa	in Africa	in Africa	in Africa	in Africa
30574	29370	34884	10429	54	24	1244	25%	18
22118	21255	43473	2442	53	25	1216	41%	14
31434	30587	52014	10625	58	24	120	41%	14
34135	32640	66755	11444	84	24	121	25%	18
33412	34345	71034	13562	98	25	164	65%	21
36104	34468	20572	12014	12	24	120	50%	18
34039	26705	73444	12479	34	24	164	25%	12
36404	26660	21264	12024	22	21	163	50%	12
32091	31522	32113	10786	24	24	160	45%	16
34107	32534	62404	11524	66	24	120	44%	15
26006	26004	52010	3142	28	24	120	45%	16
32034	31444	63421	10610	44	24	121	25%	18
34004	33004	225024	13120	26	21	120	50%	18

Wykaz pasażerów

Za miesiąc Czerwiec 1902

Linja Pabjanice.

Do Patjanio 36104

Do Lodri 34468 70572

Linja 4. qiers

Do Legiema 45208

Do Ludzi 43991 89199

Ogółem 159771

Prisvojeno pasazirski u I potpisu 1901.
L. Z. L. M. M.

I	11.	33768.00	=	Rb	5466.54	I	14025.00	=	Rb	4908.75
II	11.	406105	=		48780.60	II	343398	=		58660.66
III	11.	54839	=		3290.34	III	23452	=		2170.68
IV	11.	484712	=	Rb	57489.58	IV	380775	=	Rb	65380.09

Lesbian:

L. 2. $484712 \text{ m}^2 = \text{Rb } 57.489.58$

2. p. 380775 = 65380.09

$$865,487 \text{ mil} = \text{Ab. } 122,869.67$$




Zderzenie dwóch pociągów kolejki dojazdowej na krańcówce przy kaplicy św. Floriana w Pabianicach, widok przed 1905 r.
(ze zbiorów Lucjana Młynarczyka)



Torowisko dojazdowej kolejki pabianickiej na 3. wiorście (ok. 3,2 km), pocz. XX w.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)



Torowisko dojazdowej kolejki pabianickiej na 4. wiorście (ok. 4,3 km) z mostem na rzece Ner, pocz. XX w.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)

Wstrzymanie ruchu. Wczoraj o g. 9 i pół wieczorem na linii Łódź Pabianice z powodu wywrócenia wozu z węglem pod Pabianicami ruch tramwajowy był opóźniony. Ostatni tramwaj powinien odejść z Łodzi 10 m.[inut] 20 w.[ieczorem] z powodu oczekiwania na przychodzący tramwaj z Pabianic, był opóźniony 20 m. Furmani nie dosyć że byli winni jeszcze zrobili awanturę, poturbowali majstra drogowego Michalskiego i pasażerów zelżyli. Policja pabianicka ujęła śmiałków.

Rozwój, 31.01.1901

O przewóz psów. Grono tutejszych myśliwych wniosło podanie do zarządu kolejek elektrycznych podjazdowych z prośbą, aby w wagonach III klasy zezwolone było za oddzielną dopłatą przewożenie psów myśliwskich, które, jako dobrze wytresowane, nie niepokoiłyby pasażerów. Liczne grono myśliwych nie może dotychczas korzystać z kolejek podjazdowych wobec zakazu przewożenia psów.

Rozwój, 10.08.1901

Linia zgierska zasilana była z elektrowni łódzkiej, ale dla projektowanej linii pabianickiej należało wybudować własną. We wrześniu 1899 r. wraz z rozpoczęciem prac przy budowie linii ruszyła budowa zajezdni dla tramwajów podmiejskich w Chocianowicach. Na terenie zajezdni wybudowano elektrownię, która do 1930 r. zasilala składy kolejki dojazdowej linii pabianickiej, a następnie także rudzkiej (otwartej w 1910 r.) i tuszyńskiej (otwartej w 1916 r.). W lipcu 1900 r. tak opisywano wzniesione zabudowania: *Stacja elektryczna została już wzniesiona po prawej stronie drogi na 7. wiorście. Jest to plac duży, oparkaniony deskami, a na nim dwa budynki z pruskiego muru wzniesione; jeden to remiza tramwajowa, drugi zaś przeznaczony jest na kotłownię i maszyny elektryczne (...)*³⁰. Budowę zakończono w lipcu 1901 r.

Początkowo zajezdnię od ulicy oddzielał parkan z desek, a następnie ogrodzono ją ceglany murem, wyburzonym w połowie 1961 r. Pierwsza hala postoju miała 692,5 m² i cztery tory, w tym jeden warsztatowy, jednak wraz z powiększającym się taborem zajezdnię rozbudowywano. Największa rozbudowa miała miejsce w 1937 r., w wyniku której łączna ilość torów zadaszonych wynosiła 9 oraz 1 warsztatowy, i w takim stanie zajezdnia dotrwała do 1999 r. Należy pamiętać, że w latach 30. XX w. część powierzchni przeznaczono na garaże dla taboru autobusowego ŁWEKD na linii Łódź–Sieradz.



Zajezdnia Chocianowice, budowa hali tramwajowej, ok. 1900 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)



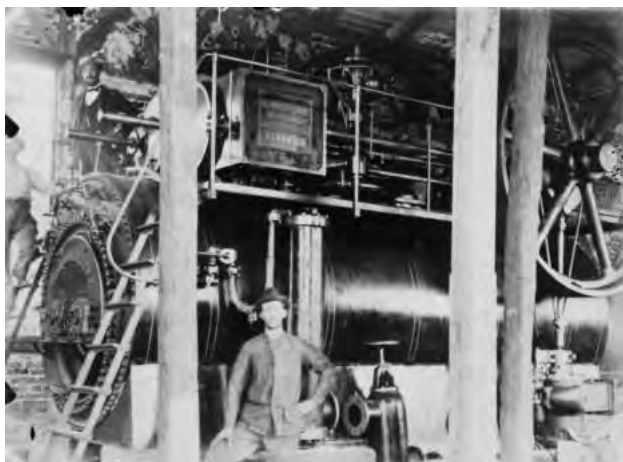
Budowa zajezdni Chocianowice, ok. 1900 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)



Chocianowice, montaż komina, ok. 1900 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)



Zajezdnia Chocianowice, widok fundamentów
i podstawy komina, ok. 1900 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)



Chocianowice, montaż maszyny parowej firmy
„Lenz”, ok. 1900 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)

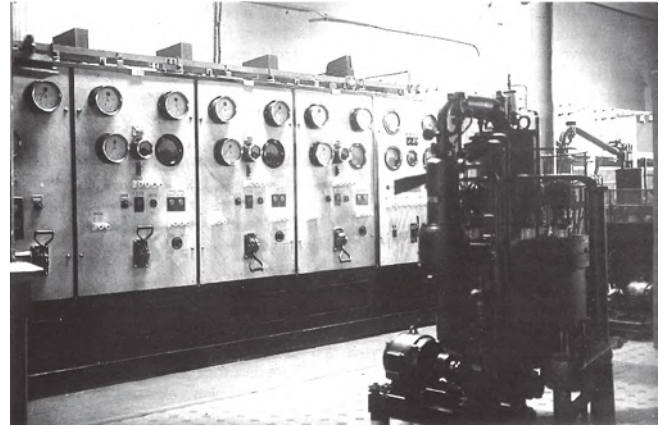


Maszyna parowa przed budynkiem elektrowni
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)

Elektrownia położona była na prawo od budynku postojowego. Składała się z maszynowni (napędzanej dwiema maszynami parowymi firmy Lanz), składu węgla, biura i mieszkania mistrza elektrowni. Obok znajdowała się wieża ciśnień, komin i tężnia. Na jej potrzeby wybudowano także zbiornik wodny. W latach 30. XX w. jej funkcję przejęła elektrownia łódzka.



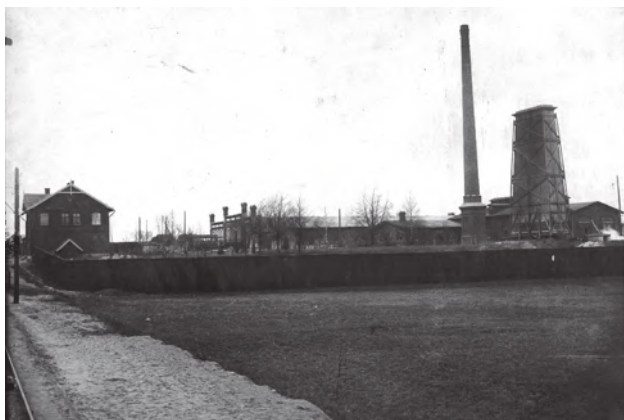
Zajezdnia Chocianowice, wnętrze hali tramwajowej, ok. 1901 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)



Zajezdnia Chocianowice, maszynownia w elektrowni, ok. 1910 r.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)



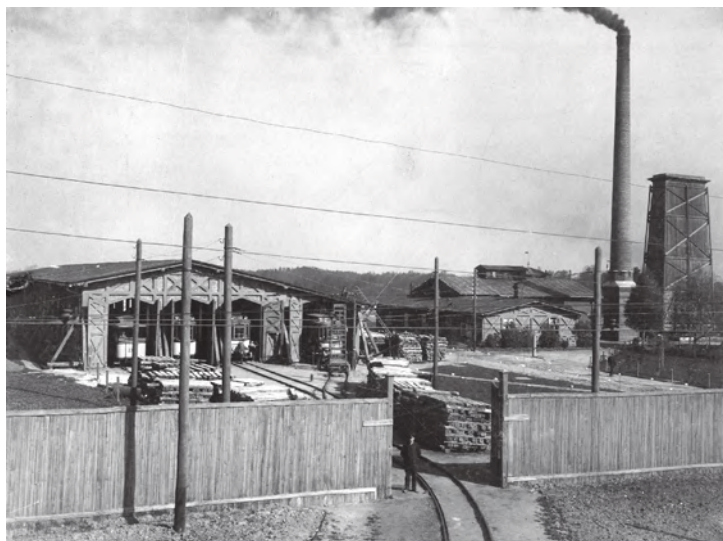
Zajezdnia Chocianowice, wnętrze hali tramwajowej z wagonami silnikowymi GE-58, 1901 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)



Zajezdnia Chocianowice, z prawej strony elektrownia, ok. 1910 r.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź).



Zajezdnia Chocianowice, widok z ulicy Pabianickiej, ok. 1910 r.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)



Zajezdnia w Chocianowicach z pierwotnym drewnianym ogrodzeniem, przed 1910 r.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)



Grupa pracowników warsztatowych w zajezdni Chocianowice, w tle wagony silnikowe U-104, 1932 r. (W pierwszym rzędzie: drugi od lewej – magazynier Wojciechowski, trzeci – inż. Paweł Michałkiewicz. W mundurze – portier Rokiel)
(reprod. z: W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska komunikacja tramwajowa 1901–2001*, Łódź 2001)

Jak już wspomniano, otwarcie połączenia tramwajowego z Łodzią nie wywołało entuzjazmu u mieszkańców Starego Miasta obawiających się kłopotów, jakie przyniesie ruch tramwajowy. Władze Pabianic również nie zgadzały się na wjazd linii do miasta żądając, aby koncesjonariusze towarzystwa wnosili stałą opłatę oraz 15% od dochodu. W końcu: *Po długich układach, gdyż trwających blisko dwa lata Zarządowi kolei podjazdowych elektrycznych Łódź-Pabianice udało się przekonać obywateli staromiejskiej dzielnicy, że kursowanie pociągów przez terytorium miejskie aż do Magistratu, nie robi im najmniejszej krzywdy, a przeciwnie, wygodę (...)*³¹.

Prace przy przedłużeniu linii do siedziby Magistratu (dzisiejszego Zamku) zostały w styczniu 1905 r. ukończone i oczekiwano na zezwolenie rządu gubernialnego piotrkowskiego na jej uruchomienie. W tym czasie w Łodzi przebywał gubernator piotrkowski Michaił Arcimowicz. 21 stycznia w Grand Hotelu przyjął tzw. deputację z Pabianic, w skład której wchodził naczelnik powiatu łaskiego Iwanow, pastor Schmidt, a także przedstawiciele przemysłu: Kindler, Meyerhoff, Schweikert i Hadrian. Jak czytamy w „Rozwoju”: *Wskutek wyrażonej prośby przez deputację, gubernator zezwolił na otwarcie dziś przedłużonej linii kolei elektrycznej „Łódź-Pabianice” do gmachu Magistratu*³².



Przystanek przed pabianickim Magistratem (ówczesna krańcówka),
widok z pocztówki z okresu I wojny światowej
(ze zbiorów Lucjana Młynarczyka)



Wagon silnikowy U-104 przed pabianickim Magistratem (ówczesna krańcówka), przed 1910 r.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)



Przystanek przed pabianickim Magistratem (ówczesna krańcówka), przed 1910 r.
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)



Wagon GE-58 (tzw. „berlinka”) z doczepką na krańcówce przed pabianickim Magistratem
(ze zbiorów Lucjana Młynarczyka)



Mapa z planami sieci tramwajowej ŁWEKD i projektem jej poszerzenia
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)

W styczniu 1905 r. właściciele Konsorcjum podjęli starania o rozszerzenie ich działalności.

Jak czytamy: *Na prośbę właścicieli kolejek elektrycznych podjazdowych Łódź-Pabjanice, Łódź-Zgierz o rozszerzenie ich przedsiębiorstwa (...) pozwolono utworzyć Tow. Akcyjne do budowy nowych linii (...)*³³. Ministerstwo zatwierdziło projekt budowy linii do kolejnych miast regionu, tj. Konstantynowa, Aleksandrowa i Rudy Pabianickiej i udzieliło koncesji na ich budowę.

1/14 lipca 1908 r., po uzyskaniu zgody cara Mikołaja II (statut i zgodę Car podpisał 27 marca/9 kwietnia 1907 r.)³⁴, Konsorcjum przekształciło się w spółkę przybierając nazwę **Towarzystwo Akcyjne Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych** (ŁWEKD). Wśród założycieli byli m.in. Zenon Anstadt, Alfred Biedermann, Emil Geyer, Juliusz Heinzl, Henryk Grohman, Edward Herbst, Karol Scheibler, a także pabianicki przemysłowiec Oskar Kindler. Celem Towarzystwa było: nabycie istniejących kolei dojazdowych Łódź-Zgierz i Łódź-Pabianice, przedłużenie kolei do magistratów tych miast³⁵, budowa i eksploatacja kolei dojazdowych (w ciągu trzech lat) do Aleksandrowa, Konstantynowa oraz odnogi linii pabianickiej do Rudy Pabianickiej³⁶.



Akcjonariusze Towarzystwa Łódzkich Wąskotorowych Kolei Dojazdowych, 1910 r.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)

W statucie m.in. udzielono koncesji na 48 lat licząc od dnia odbioru technicznego linii pabianickiej i zgierskiej, tj. od 1 lipca 1901 r. Po jej wygaśnięciu, cały majątek miał przejść na własność państwa. Skarb państwa miał też prawo wykupu przedsiębiorstwa już po 25 latach. Kapitał zakładowy wynosił 1 mln 600 tys. rubli w 6 tys. akcji po 100 rubli oraz pięcioprocentowych obligacjach na sumę 1 mln rubli. Obligacje miały zostać wykorzystane do spłaty linii istniejących, zaś kapitał zakładowy miał być przeznaczony na budowę nowych połączeń³⁷.

Nadzór techniczny nad koleją podmiejską sprawowało Ministerstwo Komunikacji, które zatwierdzało również kandydatów na stanowisko głównego inżyniera i jego zastępcy. Wyznaczało również tzw. zarządcę, który m.in. zatwierdzał instrukcje określające prawa, obowiązki i odpowiedzialność zatrudnionych pracowników. Towarzystwem kierował pięcioosobowy zarząd, który sprawował nadzór oraz wybierał dyrektora zarządzającego ze swego grona, lub powołać na to stanowisko osobę z zewnątrz, zatrudnioną na podstawie kontraktu³⁸. W 1909 r., zgodnie z założeniem, wyemitowano 5% obligacje w celu nabycia istniejących kolejek dojazdowych. Ponadto w 1912 r., kapitał akcyjny podwyższono o 275 tys. rubli i o 505 tys. rubli w roku następnym. W 1913 r. kapitał akcyjny wynosił 1380 tys. rubli, a kapitał obligacyjny 997 200 rubli³⁹.

Od 1911 r. Towarzystwo podejmowało starania o rozszerzenie Ustawy Towarzystwa Łódzkich Elektrycznych Kolei Dojazdowych z 1907 r. Car podpisał „uzupełnienie” 25 lipca 1913 r., zezwalając tym samym na przedłużenie i budowę kolejnych linii:

- do Ozorkowa, jako przedłużenie linii zgierskiej,
- przez Łask do Zduńskiej Woli⁴⁰,
- przedłużenie odnogi linii pabianickiej do Rudy Pabianickiej,
- do Piotrkowa Trybunalskiego jako dalsze przedłużenie linii pabianickiej⁴¹,
- budowa nowej linii z Łodzi przez Brzeziny do stacji kolejowej Koluszki.

1 sierpnia 1914 r. kolejka została zmilitaryzowana i oddana pod komendę wojskową władzy Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. W okresie I wojny świat. ŁWEKD wraz z Kolejką Elektryczną Łódzką i elektrownią w zajezdni Chocianowice znalazły się pod wspólnym zarządem wojskowym, którym kierował mjr Ribbentrop. Statuty obu przedsiębiorstw nie uległy zmianie, natomiast używano niemieckich odpowiedników nazw, i tak ŁWEKD przemianowano na Lodzer Elektrischen Zufuhrbahnen.



TABLICA 12^{STO} LETNIEJ EKSPLOATACJI 1901–1912.

ROK	Długość linji	K A P I T A Ł			Przebieżono wagonowiorst	Zużyto kilowatt-god.	Przewieziono pasażerów	W P Ł Y W Y	
		Zakładowy	Obligacyjny	Akcyjny				Ogólne	Na 1 wiorstę linji
w R U B Ł A C H									
1901	18,6	1 000 000	—	—	936 518	405 623	1 797 808	228 576.59	12 289.06
1902	18,6	1 000 000	—	—	974 698	412 983	1 884 506	232 660.90	12 508.65
1903	18,6	1 000 000	—	—	1 013 523	440 111	2 018 804	216 497.53	11 639.65
1904	18,6	1 000 000	—	—	914 028	514 828	2 398 330	221 051.40	11 884.48
1905	18,6	1 000 000	—	—	742 802	419 112	2 108 209	187 930.78	10 103.26
1906	18,6	1 000 000	—	—	860 548	474 078	2 623 635	239 161.06	12 858.65
1907	18,6	1 000 000	—	—	849 018	542 275	2 850 201	267 718.33	14 398.45
1908	18,6	—	997 200.—	600 000.—	978 144	673 601	3 291 062	321 480.11	17 337.70
1909	18,6	—	997 200.—	600 000.—	1 010 394	674 288	3 526 941	356 290.42	19 155.40
1910	39,71	—	997 200.—	600 000.—	1 341 159	924 257	4 671 598	475 518.91	11 974.80
1911	39,71	—	997 200.—	875 000.—	1 848 677	1 379 070	6 498 247	619 452.16	15 599.40
1912	39,71	—	997 200.—	1 380 000.—	1 932 566	1 329 607	6 372 835	622 214.88	15 668.97

Karta z albumu „I-sze dziesięciolecie eksploatacji Łódzkich Elektrycznych Kolei Dojazdowych 1901–1910”, 1913 r.,
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)

W 1918 r. rozpoczął się powolny proces scalania ziem i unifikacji przepisów prawnych, dotyczyło to także statutów spółek akcyjnych. Proces zatwierdzania statutu trwał wiele lat, spowodowane było to niezgodnością co do ustalenia terminu zakończenia koncesji na linie podmiejskie. Ostatecznie został zatwierdzony w grudniu 1930 r., a Towarzystwo przyjęło nazwę **Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe, Spółka Akcyjna**. Potwierdzono w nim prawo do eksploatacji istniejących linii, kapitał spółki określono na sumę 14 335 tys. zł, którą podzielono na 28 670 akcji o wartości 500 zł każda. Zmniejszono zarząd do 3 osób wybieranych na okres trzech lat. Wybór dyrektora zarządzającego nadal musiał być potwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji⁴².

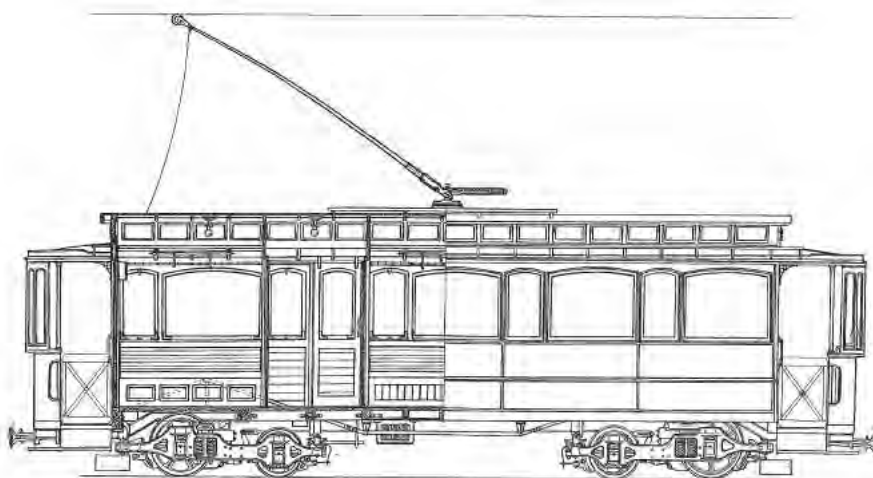


W 1900 r. do obsługi linii pabianickiej i zgierskiej Towarzystwo zakupiło 16 wagonów wyprodukowanych przez Ryską Rosyjsko-Bałtycką Fabrykę Wagonów, napędzanych silnikiem o symbolu GE-58⁴³. Potocznie nazywano je berlinkami.

GE-58 cechowała stylistyka nawiązująca do wagonów XIX wiecznych. Boczna fasada była bogato przeszklona. Okna ułożone naprzemiennie – szerokie stałe i wąskie opuszczane – umieszczone były w łukowatych ramach, dodatkowo na mosiężnych uchwytych zawieszano firanki. W dachu znajdowała się nadbudowa z uchylnymi świetlikami i nawiewami szczelinowymi. Pomosty, również bogato przeszklone, nie posiadały drzwi zewnętrznych, co było dość uciążliwe dla pasażerów, szczególnie zimą, rozwieszano wtedy w otworach drzwiowych brezentowe płachty. Trzyczęściowe okno czołowe z powodu braku wycieraczki miało opuszczaną część środkową.

Wnętrze wykonano z lakierowanego jasnego drewna dębowego z mahoniowym wykończeniem w płycinach ścian i drzwi. Wzdłuż ścian umieszczono drewniane ławki, w II klasie na siedziskach znajdowały się dodatkowo poduszki. Wagony posiadały 36 miejsc siedzących i 21 stojących i były podzielone drewnianymi ściankami z przesuwными drzwiami na trzy przedziały – przedział II klasy, przedział pocztowo-bagażowy (jego umieszczenie było wymogiem zawartym w umowie koncesyjnej; koleje dojazdowe miały obowiązek przewozu poczty i urzędników pocztowo-telegraficznych. Przedział ten zlikwidowano ok. 1910 r.), resztę wagonu zajmowała klasa III.

Pod listwą w dolnej części umieszczono napis z dwujęzyczną, polską i rosyjską, nazwą konsorcjum KOLEJ ELEKTRYCZNA ZGIERZ-ŁÓDŹ-PABIANICE.



Wagon silnikowy GE-58
– wygląd pierwotny
z ok. 1900 r., rys. J Wojtowicz
(reprod. z: W. Źródłak, J. Wojtowicz,
M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska
komunikacja tramwajowa
1901–2001*, Łódź 2001)



Rozładunek wagonów silnikowych GE-58, 1901 r.
(ze zbiorów Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego)

Już w kilka dni po otwarciu obu linii podmiejskich okazało się, iż zakupiony tabor jest za mały. 25 stycznia 1901 r. od KEŁ (Kolejki Elektrycznej Łódzkiej) dokupiono pierwsze 12 doczepek z fabryki Ryskiej. Zważywszy iż doczepek jeździły tylko z wagonami GE-58, również im nadano ten symbol jako nazwę oficjalną.

W doczepkach mieściła się jedynie klasa III, dysponowały 20 miejscami siedzącymi i 14 miejscami stojącymi na obu pomostach. Różniły się nieco od wagonów silnikowych, z którymi zostały sparowane, były bowiem od nich niższe, krótsze i miały pięciookienną fasadę boczną o jednakowych oknach.

Na przestrzeni lat wagony, jak i doczepek GE-58 przeszły szereg modernizacji, przede wszystkim zamontowano w nich reflektory (których brakowało na pierwszych kursach), wprowadzono pantografy nożycowe w miejsce dotychczasowych odbieraków rolkowych, zaczęto ogrzewać przedziały pasażerskie, pojawiły się tablice kierunkowe, zainstalowano drzwi na pomosty.

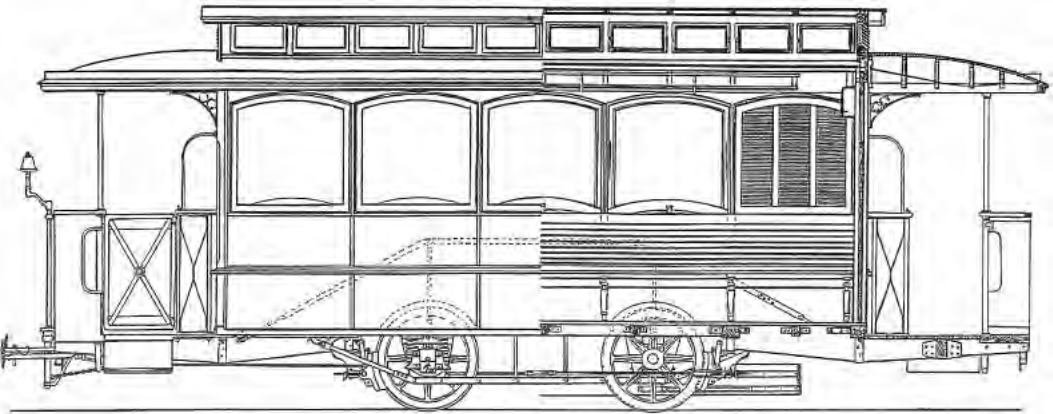


Wagon silnikowy GE-58 – przedział dla pasażerów III klasy, lata międzywojenne
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)



Wagon doczepny
GE-58

– rysunek ofertowy,
oprac. J. Wojtowicz
(reprod. z: W. Źródlak,
J. Wojtowicz,
M. Kaczyński,
*Łódzka podmiejska
komunikacja
tramwajowa
1901–2001*,
Łódź 2001)



Wagon doczepny
GE-58, 1899 r.
(ze zbiorów Muzeum
Komunikacji
Miejskiej MPK Łódź)

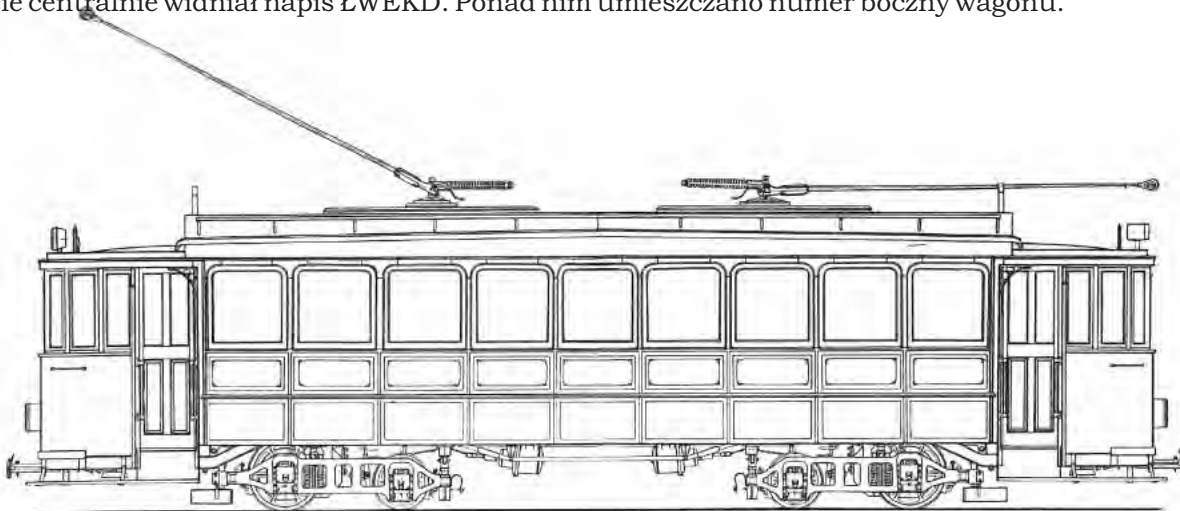
W 1929 r. berlinki skierowano na linię aleksandrowską i konstantynowsko-lutomierską, a na linię pabianicką i tuszyńską wprowadzono wagony U-104⁴⁴. Pierwsze wagony tego typu zakupiono w 1909 r. wraz z wagonami doczepnymi w fabryce Ryskiej do obsługi linii do Aleksandrowa, Konstantynowa i Rudy Pabianickiej. Swą nazwę zawdzięczają, jak w przypadku berlinek, nazwie silnika U-104.

Wagony były prawie 2 m dłuższe od GE-58. Posiadały 38 miejsc siedzących i 14 miejsc stojących na pomostach.

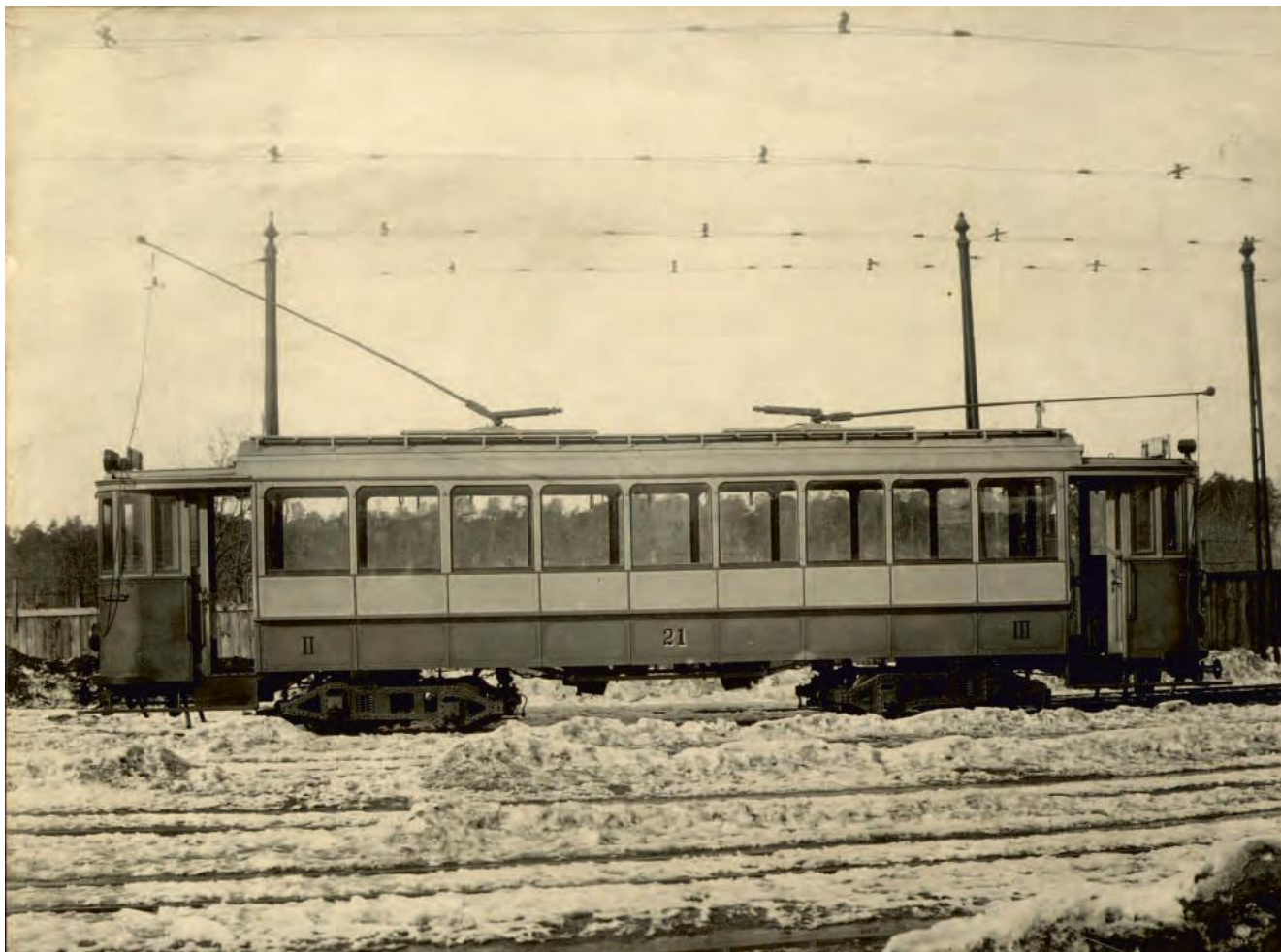
U-104 charakteryzował zaokrąglony dach, na którym umieszczono szczelinowe nawiewy otwierane od wewnątrz. Wnętrze wykonano z jasnego, lakierowanego drewna z akcentami mahoniowymi, np. na obramowaniu okien. Dziewięć jednakowych okien zdobiły firanki upięte na mosiężnych poręczach. Klepki dachu pomalowano białym lakierem. Wagon podzielony był na dwa przedziały, klasa II zajmowała 2 m długości i znajdowało się tu 8 miejsc siedzących. Klasa III, zajmująca resztę przedziału, czyli nieco ponad 7 m, posiadała 30 miejsc siedzących.

Wagony doczepne, bliźniacze z silnikowymi, były nieco krótsze, 5-metrowe, posiadały 5 okien i mogły przewieźć 20 pasażerów na miejscach siedzących i po 7 na każdym z pomostów (miejsca stojące).

Tuż przed wybuchem wojny tabor pomalowany był w dwóch odcieniach koloru niebieskiego, ciemnym od dołu do listwy pasa okiennego i jasnym do góry. Pas okienny był kremowy lub żółty. Na burcie centralnie widniał napis ŁWEKD. Ponad nim umieszczano numer boczny wagonu.



Wagon silnikowy U-104 – wygląd pierwotny z lat 1909–1912, rys. J Wojtowicz
(reprod. z: W. Źródłak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska komunikacja tramwajowa 1901–2001*, Łódź 2001)



Wagon silnikowy U-104, ok. 1910 r.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)



Wagon silnikowy U-104 – przedział dla pasażerów
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)



Motorniczy i konduktor przy wagonie U-107c na linii pabianickiej, ok. 1949 r.
fot. Michał Malinowski
(udostępnione przez Wojciecha Dębskiego)

Trzon taboru na linii pabianickiej stanowiły wagony typu GE-58 oraz U-104, jednak sporadycznie pojawiały się również wagony typu U-107c, Cieszyn oraz Mainz i Karlsruhe⁴⁵.

U-107c zostały zamówione przez KEŁ jeszcze w 1913 r. Wybuch wojny spowodował, że do 1919 r. stały w fabryce Herbrandta w Kolonii. W tym też roku odkupiła je ŁWEKD z bonifikatą 15 tys. marek za wagon. Do Łodzi dotarły dopiero na początku 1920 r. U-107c charakteryzował się pięciookienną fasadą o dwóch szerszych stałych oknach i trzech węższych, opuszczanych. W wersji pierwotnej wagony te posiadały otwarte pomosty, dlatego też przed wprowadzeniem do eksploatacji ŁWEKD zleciło zabudowanie ich przeszkloną konstrukcją z uchylnymi drzwiami. Wagon dysponował 20 miejscami siedzącymi na ławkach usytuowanych w poprzek oraz 23 stojącymi (9 wewnątrz przedziału i po 7 na pomostach). Wagony te, ze względu na swą powolność w porównaniu do wagonów czteroosiowych, nazywano potocznie „kucami”, wyposażone były bowiem w słabe, niskoobrotowe silniki. Wykorzystywano je głównie do robót torowo-drogowych lub jako wagony rezerwowe.

W 1921 r. ŁWEKD zakupiło cztery wagony dwuosiove w Cieszynie (po zakończeniu I wojny światowej i podzieleniu miasta zlikwidowano komunikację tramwajową w jego polskiej części). Przeznaczone były do przewozu 12 osób na miejscach siedzących i 22 na stojących. Wyróżniały się płaskim dachem, a nad oknami znajdowały się uchylne wywietrzniki. Z racji pochodzenia popularnie nazywane „Cieszynami”, były głównie eksploatowane na linii do Rudy Pabianickiej, czasami do Tuszyna i jako rezerwowe na linii pabianickiej. Wykorzystywano je także do prac gospodarczych oraz jako wagony szkoleniowe dla motorniczych.



Tramwajarze w zajezdni Chocianowice, w tle wagon Cieszyn, okres II wojny światowej, (ze zbiorów Miki Kobylińskiej, udostępnione przez Wojciecha Dębskiego)



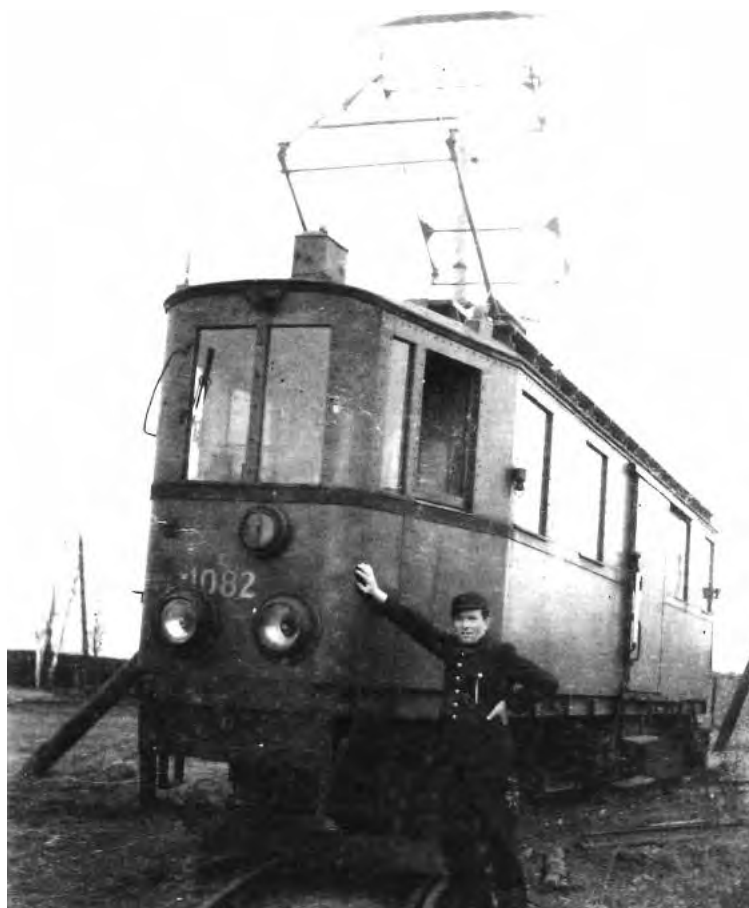
Wagon silnikowy Cieszyn jako Sonderzug (pociąg „bisowy”, kursujący w godzinach szczytu), 1944 r.
fot. Johannes Müller (udostępnione przez Łukasza Stefańczyka)

W czasie II wojny światowej dla uzupełnienia taboru okupant sprowadził dla LEZ i LES (dawne ŁWEKD i KEŁ) kilkadziesiąt różnego typu wagonów z terenów Niemiec i Austrii. Na linie podmiejskie trafiło m.in. 12 wagonów silnikowych z Moguncji (z niem. Mainz, stąd też ich potoczna nazwa). Pochodziły z lat 1904/1905, woryginalie posiadały odkryte pomosty, trójokienną fasadę boczną i dach ze świetlikami. Jeszcze podczas eksploatacji w Niemczech przebudowano i przeszklono pomosty, zaś środkowe okno podzielono tak, że uzyskano pięciookienną fasadę. Wagony, które trafiły do LEZ były w fatalnym stanie technicznym i dlatego po remoncie tylko trzy nadal eksploatowano jako wagony silnikowe, zaś pozostałe dziewięć przerobiono na wagony doczepne.



Wagon Mainz tuż po sprowadzeniu z Niemiec, zajezdnia ul. Tramwajowa, 1941 r.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)

„Karlsruhe” zbudowane w 1930 r. przez Wagonfabrik A.G. w Rastatt eksploatowano na linii Durmersheim–Karlsruhe–Hagsfeld. W okresie okupacji trzy z nich (bez silników!) trafiły do Łodzi. Na miejscu wmontowano im silniki typu U-107c o mocy 29 KW. Na tle innego taboru tramwajowego wyróżniały się swoją sylwetką, wysokie, z prześwitem 1 m między pudłem a torami, a jednocześnie wąskie przypominały bardziej pociąg. Pasażerowie musieli wsiadać po trzech stopniach (usytuowanych na środku wagonu, po obu jego stronach), składanych podczas jazdy mechanicznie i wysuwanych na przystanku. Wyposażone w pneumatyczne hamulce wydawały charakterystyczny dźwięk przypominający parowóz, zaś pneumatyczna syrena typu kolejowego w charakterze dzwonka uzupełniała wrażenie lokomotywy. Wycofywane z ruchu pasażerskiego na początku lat 50., pełniły przez następne dziesięć lat rolę wagonów gospodarczych.



Wagon silnikowy Karlsruhe na Dużym Skręcie
w Pabianicach, lata 50. XX w.
(reprod. z: W. Źródłak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński,
Łódzka podmiejska komunikacja tramwajowa 1901–2001,

Być „na bieżąco” z rozkładem jazdy kolejki pabianickiej, pasażer musiał uważnie śledzić prasę regionalną, bowiem zmieniano go dość często. Powodem mogły być zarówno wydarzenia o wydźwięku politycznym (jak np. stan wojenny spowodowany wypadkami rewolucji 1905 r.), jak i te o charakterze kulturalno-rozrywkowym (festyny czy zabawy).

Z kolei elektrycznej podjazdowej. Zarząd dróg podjazdowych elektrycznych Łódź-Zgierz-Pabianice otrzymał pozwolenie na podział swych linii na oddziały. Podział linii jest następujący: Łódź-Radogoszcz 2 wiorsty 400 sążni, Radogoszcz-Zgierz 5 wiorst.

Linia Łódź-Pabianice została podzielona na oddziały. Łódź Rokicie 2 wiorsty 350 sążni, Rokicie-Ksawerów 4 wiorsty 250 sążni, Ksawerów-Pabianice 3 wiorsty 300 sążni.

Za przejazd pasażerów w klasach II i III na drodze elektrycznej Łódź-Zgierz-Pabianice od dnia 21 b. m. do czasu zmiany będzie pobierana opłata bez doliczania podatku państwowego, na mocy Najwyższej sankcyi z dnia 21 czerwca r. b.

Na linii Łódź-Zgierz—od stacyi Łódź do stacyi Zgierz w klasie II—20 kop., w klasie III—10 k. Od stacyi Łódź do przystanku Radogoszcz w II kl. 10 k., w III kl. 5 k.

Na linii Łódź-Pabianice — za przejazd od stacyi Łódź do stacyi Pabianice w II kl. 30 k., w III kl. 15 k. Od stacyi Łódź do przystanku Rokicie, w II kl. 10 k., w III kl. 5 k. Od przystanku Rokicie do przystanku Ksawerów, w II kl. 10 k., w III kl. 5 k. Od przystanku Ksawerów do stacyi Pabianice, w II kl. 10 k., w III kl. 5 k. Od stacyi Łódź do przystanku Ksawerów, w II kl. 20 k., w III kl. 10 k.

Od stacyi Pabianice do przystanku Rokicie w II klasie 20 kop., w III klasie 10 kop.

Uwaga I. Dzieci do 5 lat, podróżujące z osobami starszemi, nie zajmujące oddzielnego miejsca, są zwolnione od opłaty.

Dzieci w wieku od 5 do 10 lat i uczniowie wszystkich zakładów naukowych, w umiędzynarodowianiu, płacą połowę, lecz pół kopiejski będzie liczone, jako cała.

Za bagaż ręczny, lub złożony w specjalnie na ten cel przeznaczonem miejscu, lecz tak, aby nie tamował przejścia, opłata pobierana nie będzie.

Rozwój, 11.09.1903

Kolejki Łódź—Zgierz—Pabianice. Wskutek stanu wojennego i słabego ruchu pasażerskiego, pociągi kursować będą, począwszy od poniedziałku dnia 14 (27) listopada r. b. do czasu zmiany według dotychczasowego rozkładu, lecz z następującymi zmianami:

1) na linii Łódź—Pabianice

a) pierwsze pociągi odejdą z Łodzi o godzinie 7 ej rano; z Pabianic zaś o godzinie 6 ej min. 43 rano;

b) ostatnie pociągi odejdą z Łodzi o godz. 9 ej min. 10 wieczorem; z Pabianic zaś o godzinie 8 ej min. 53 wiecz.

2) na linii Łódź—Zgierz

a) pierwsze pociągi odejdą z Łodzi, jak i ze Zgierza, o godz. 7 ej min. 2 rano.

b) ostatnie pociągi odejdą z Łodzi, jak i ze Zgierza o g. 9 min. 2 wiecz.

Rozwój, 27.11.1905

Kolejki podjazdowe. Dziś przywrócony został ruch normalny na kolejach elektrycznych Łódź-Zgierz, Łódź-Pabianice.

Rozwój, 2.12.1905

Koleje podjazdowe Łódź-Zgierz-Pabianice. Od dzisiaj pociągi na kolejach dojazdowych kursować będą: na linii Łódź-Zgierz od godziny 7.02 rano do godziny 11.08 wieczorem; na linii Łódź-Pabianice z Łodzi do Pabianic od godziny 7 rano do 10.52 wieczorem i z Pabianic do Łodzi od godziny 6.43 rano do 11.09 wieczorem.

Rozwój, 10.02.1906



Kolejka podjazdowa=elektryczna.

Oprócz powyższej linii kolejowej Kaliskiej, łączącej Pabjanice z innymi Żelaznymi Drogami i tym sposobem dającej możliwość komunikowania się z całym światem cywilizowanym, Pabjanice posiadają jeszcze linię kolejki dojazdowej elektrycznej, za pomocą której utrzymują stałą komunikację z Łodzią, a stąd przy pomocy Łódzkich tramwajów miejskich elektrycznych, połączenie z drogą żelazną Fabryczno-Łódzką, a także i z innymi wąskotorowymi kolejkami dojazdowymi elektrycznymi, jak Zgierską, Aleksandrowską, Konstantynowską i z Rudo-Pabjanicką. Ta ostatnia linia, jak również linia kolejki Pabjanickiej mają w Łodzi wspólną poczekalnię, przy ulicy Piotrkowskiej № 290. W Pabjanicach zaś stacja wąskotorowej kolejki dojazdowej elektrycznej znajduje się na Starem Mieście, obok magistratu.

Zarząd powyższych kolejek mieści się w Łodzi, przy ulicy Mikołajewskiej № 21.

Taryfa za przejazd pasażerów kolejką dojazdową elektryczną z Pabjanic:

	III kl.	II kl.
Do Ksawerowa	kop. 6	kop. 12
„ Rokicia	„ 12	„ 24
„ Łodzi	„ 18	„ 36

Za dzieci do lat pięciu nic się nie płaci. Za dzieci od lat 5 do 10, a także uczniowie szkół, bez różnicy wieku, opłacają połowę ceny za przejazd.

Oficerowie wszystkich rang, oraz lekarze wojskowi mają prawo przejazdu za bilet III-ciej klasy, klasą II-gą.

Bagaż ręczny, nie tamujący przejścia pasażerom, może być przewożony w wagonie kolejki elektrycznej bezpłatnie.

Wagony kolejki podjazdowej elektrycznej odchodzą z Pabjanic do Łodzi i powracają: w dnie powszednie co pół godziny, a w święta i niedziele co 10 minut.

Pierwszy pociąg tej kolejki odchodzi z Pabjanic o godzinie 5-tej minut 30 rano i staje w Łodzi z takim obliczeniem, by pasażer mógł zdążyć tramwajem Łódzkim (siódmką) na pociąg Kolei Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej, odchodzący w stronę Warszawy o godzinie siódmej z minutami. Pociąg ten jest nader dogodny dla pasażerów, bo, prócz bezpośredniego połączenia z Warszawą, daje możliwość wczesnego dojazdu do Piotrkowa pociągiem, przybywającym z Warszawy do Kuluszek prawie jednocześnie z Łódzkim.

(a) Z kolei podjazdowych. W tych dniach na elektrycznych kolejkach podjazdowych „Łódź-Zgierz” i „Łódź-Pabianice” będą uruchomione nowe wagony: 8 motorowych i 12-cie dodatkowych.

Są one znacznie większe od kursujących obecnie i o wiele wygodniejsze. Miejsce dla maszynisty oddzielone jest od platformy baryerką, która zabezpieczy od nieprzyjemnych trącań, zarówno maszynistę jak i pasażerów.

Wewnątrz, wzdłuż wagonu u góry są półki druciane na bagaże.

Zbiorniki w wagonach motorowych są o 18 koni silniejsze od zbiorników przy wagonach dotychczasowych.

Stare wagony przeznaczone będą na nowo wybudowaną linię tramwajową do Aleksandrowa, na której uruchomienie pociągów ma nastąpić latem.

Rozwój, 13.01.1910

(f) Nowy rozkład jazdy. Od dnia 24 b. m. tramwaje na linii Łódź—Pabianice i Łódź—Ruda Pabianicka kursować będą według zmienionego rozkładu, a mianowicie: Na linii Łódź—Pabianice pierwszy pociąg z Pabianic odchodzić będzie o godz. pół do 6, z Łodzi pół do 7; ostatni pociąg z Łodzi — o godz. 12, z Pabianic — o godzinie 11 min. 15 w nocy i kursować będą w półgodzinnych odstępach czasu. Świąteczne co 15 minut. Na linii Łódź — Ruda-Pabianicka pierwszy pociąg z Łodzi w dni powszednie wychodzić będzie o godz. 6 min. 25, z Rudy — o godzinie 6, ostatni z Łodzi — o godz. 11 min. 5, z Rudy — o godz. 11 min. 30 i kursować będą co 50 minut, a w dni świąteczne co 25 minut. Na liniach Łódź—Aleksandrów i Łódź—Zgierz pozostawiono rozkład bez zmiany.

Rozwój, 22.07.1910

(x) Od łódzkich wąskotorowych elektrycznych kolei dojazdowych otrzymałem zawiadomienie, że z dniem 20 listopada r. b. pociągi na linii Łódź-Pabianice kursować będą według zmienionego rozkładu jazdy, a mianowicie w dni powszednie:

Z Łodzi do Pabianic pierwszy pociąg odchodzić będzie o godzinie 6 min. 30 rano, ostatni o godzinie 12 w nocy, w odstępach 25-cio minutowych.

Z Pabianic do Łodzi pierwszy pociąg odchodzić będzie o godzinie 5 min. 40 rano, ostatni o godz. 11 min. 10 w nocy, w odstępach 25-cio minutowych.

W dni świąteczne: z Łodzi do Pabianic pierwszy pociąg odchodzić będzie o godzinie 6 min. 30 rano, ostatni o godzinie 12 w nocy, w odstępach 12 to minutowych.

Z Pabianic do Łodzi pierwszy pociąg odchodzić będzie o godzinie 5 min. 40 rano, ostatni o godzinie 11 min. 10 w nocy, w odstępach 12-to minutowych.

Na pozostałych liniach z Łodzi do Zgierza, Aleksandrowa i Rudy Pabianickiej rozkład pociągów pozostaje bez zmiany.

Rozwój, 19.11.1910

Dnia 27, 28 i 29 b. m. odbędzie się
w Pabianicach
Wielka Zabawa
Gimnastyczna
z współdziałem znaczniejszych stowarzyszeń
gimnastycznych z m. Łodzi i okolicy.
Program nader urozmaicony.
Ruch tramwajów na linii Łódź-Pabianice prze-
łożony do 12-ej w nocy. 1:92-2-2

Rozwój, 27.06.1908



Towarzystwo Akcyjne Łódzkich Kolei Dojazdowych.

Na mocy decyzji Ministerjum Komunikacji i stosownie do § 15 Ustawy Tow. z dniem 1 Maja 1922 r. na liniach Łódzkich Kolei Dojazdowych obowiązuje następująca taryfa:

I. TARYFA OSOBOWA.

Na dystansie	Cena w Markach łącznie z podatkami		
	KL. II.	KL. III.	KL. III ulgowa
I	Łódź—Zgierz	140.00	100.00
	Łódź—Julianów	40.00	30.00
	Julianów—Helenówek	50.00	40.00
	Helenówek—Zgierz	50.00	35.00
II	Zgierz Kaliski—Ozorków	Przebieg II kl. nie ma	180.00
	Zgierz Kaliski—Zgierz Magistrat		35.00
	Zgierz Magistrat—Proboszczewice		25.00
	Proboszczewice—Łuśmierz		45.00
	Łuśmierz—Słowik (Szkoła)		45.00
	Słowik (Szkoła)—Kolej Kujawska		40.00
III	Łódź—Aleksandrów	180.00	130.00
	Łódź—Żubardź	60.00	40.00
	Żubardź—Kochanówek	60.00	45.00
	Kochanówek—Aleksandrów	70.00	50.00
IV	Łódź—Bruss	60.00	40.00
	Bruss—Konstantynów	100.00	70.00
	Bruss—Srebrna	60.00	40.00
	Srebrna—Konstantynów	40.00	30.00
V	Łódź—Pabjanice	200.00	140.00
	Łódź—Marysin	75.00	50.00
	Marysin—Ksawerów	75.00	50.00
	Ksawerów—Pabjanice	75.00	50.00
VI	Łódź—Ruda	100.00	70.00
	Łódź—Marysin	75.00	50.00
	Marysin—Ruda	35.00	25.00
VII	Ruda—Rzgów	Przebieg II kl. nie ma	60.00
	Rzgów—Tuszyn		80.00
	Tuszyn—Kruszów		40.00

Skutki akcji Gazety Pabjanickiej.

Naskutek protestu Gazety Pabjanickiej przeciw podniesieniu cen biletów na tramwajach pabjanickich, oraz wezwania do zbierania podpisów mieszkańców naszego miasta, na ręce p. wiceprezydenta złożono **szereg protestów, na których widnieją liczne podpisy mieszkańców naszego miasta ze wszystkich sfer społeczeństwa.**

Każdy bowiem rozumie, że o ile Dyrekcja Tramwajów może podnosić ceny biletów z wiedzą tylko Ministerstwa, to dotyczyć to może terenów międzymiejskich.

Z chwilą zaś, gdy chodzi o cenę biletów tramwajowych na terenie miasta, musi ono na podwyżkę wyrazić swą zgodę.

Miasto nasze nie oddało głównej swej ulicy na bezpańską gospodarkę Dyrekcji, lecz Dyrekcja musi pamiętać, że gospodarując na terenie miasta, **musi je informować o wszystkich zmianach, jakie w gospodarce swej chce przeprowadzić.**

Jest to chyba rzecz jasna!

O swe prawa kontroli nad cenami biletów tramwajowych na terenie miasta musi się Magistrat m. Pabjanic energicznie domagać.

Oczekujemy, że Magistrat sprawy podwyższenia cen biletów nie uzna za przegraną, **ale energicznie wystąpi do czynników kompetentnych w obronie interesów miasta.**

Tej sprawy przespać nie można!

Wykaz taryf obowiązujących na liniach Łódzkich Kolejach Dojazdowych od 1 maja 1922 r.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)

Gazeta Pabianicka, 31.07.1927



Łódź - Pabjanice	II kl.	1.40	gr.	fol. 1.
" "	III " "	95	"	" 4
" "	" " ulg.	45	"	" 12
Kolj - Obwodowa	II kl.	2.5	"	" 16
" "	III " "	1.5	"	" 23
" "	" " ulg.	1.0	"	" 30
Kolj - Obwodowa - Chocianowice	II kl.	3.5	"	" 34
" "	III " "	2.5	"	" 37
" "	" " ulg.	1.0	"	" 43
Chocianowice - Ksawerów	II " "	4.5	"	" 45
" "	III " "	3.0	"	" 46
" "	" " ulg.	1.5	"	" 52
Ksawerów - Pabjanice M.	II " "	5.5	"	" 56
" "	III " "	3.5	"	" 58
" "	" " ulg.	2.0	"	" 63
Pabjanice M. - Pabjanice Dw.	II kl.	3.5	"	" 66
" "	III " "	2.5	"	" 68
" "	" " ulg.	1.0	"	" 72
Skraj - Dworzec	III kl.	2.5	"	" 76
" "	" " ulg.	1.0	"	" 80

Cennik biletów na linii Łódź-Pabjanice z lat 1926-1933, sygn. 995 w zespole akt Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna 1898-1948 (ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi)



Ku uwadze dyrekcji tramwajów dojazdowych.

Jak wiadomo, przed paru tygodniami łódzkie tramwaje dojazdowe obniżyły o 10 proc. cenę biletów za przejazd z Pabjanic do Łodzi—z 95 gr. na 85 gr., za przejazd przez miasto Pabjanice z 25 gr. na 20 gr. (czyli 20 proc.), natomiast nie obniżono ceny miesięcznych biletów na przejazd przez Pabjanice. Przypuszczamy, że stało się to na skutek przeoczenia, bo trudno sądzić, aby dyrekcja tramwajów miała zaliczać wykupujących miesięczne bilety do gorszej kategorii pasażerów.

Przy tej okazji pragniemy zwrócić uwagę dyrekcji na to, że należałoby Pabjanice podzielić na dwie strefy, ustalając cenę biletu na 10 gr. Jedna strefa od dworca do Magistratu, a druga od Magistratu do skrzyżowania. Zwiększyłoby to kolosalnie frekwencję pasażerów szczególnie w tych godzinach, w których robotnicy udają się do pracy lub wracają do domu.

Nie należałoby również żądać stemplowania legitymacji uczniowskich, co przedstawia dla Pabjanic dużą trudność i uniemożliwia młodzieży szkolnej korzystanie z tramwajów. Obecnie szkoły wydają swoim

uczniom jednego typu legitymacje, uprawniające do zniżek kolejowych, żądanie więc przez dyrekcję tramwajów dodatkowego stemplowania tych legitymacji nie posiada żadnego rzeczowego uzasadnienia.

Gazeta Pabianicka,
9.08.1936

Nieuzasadniona podwyżka taryfy na tramwajach łódzkich

Magistrat m. Pabjanic winien w tej sprawie zabrać głos!

Z dniem 7 b.m. Dyrekcja Łódzkich Elektrycznych Kolejek Dojazdowych zupełnie niespodzianie podniosła ceny biletów tramwajowych. Dawniej cena biletu z Pabjanic do Łodzi wynosiła 80 gr. a od Magistratu do Dworca 15 gr. Dziś cena ta podniesioną została do 95 gr. za bilet z Pabjanic do Łodzi, a od Magistratu do Dworca 25 gr. Jeżeli ktoś zechciałby przejechać tramwajem przestrzeń od Nowego Rynku do ulicy Szkolnej przy pl. Dąbrowskiego, musiałby za przejazd tych 300 metrów zapłacić 50 gr., bo obowiązuje go czając się do korzystania z tramwajów, dziś jeżdżąc nie będą, gdyż niewielu może sobie pozwolić na tak drogo opłaconą jazdę!

Przecież już w roku ubiegłym Dyrekcja podniosła ceny biletów w ten sposób, że zamiast jednej strefy, którą wyróżniano w mieście, i za którą płacono się 17 gr. przeprowadziła podział miasta na 2 strefy, za które liczyła po 15 gr. czyli przejazd przez całe miasto kosztował 30 gr.

Pozatem należy zapytać, dlaczego Dyrekcja nie podniosła ceny biletów na terenie Łodzi. Przejazd od Placu Reymonta do kolei obwodowej kosztuje dziś po dawnemu tylko 15 gr., gdy tymczasem przejazd na terenie miasta Pabjanic na krótszej przestrzeni kosztuje 25 gr.

Oto bowiem Dyrekcja liczy się z opinią Łodzi i jej władz samorządowych. Wie ona, że przejazd tramwajem łódzkim np. Nr 11, który odbywa drogę wynoszącą około 7 km. kosztuje rano 15 gr. później 20 gr. Porównanie cen na tramwajach miejskich z cenami kolejek Dojazdowych wykazałoby zbyt wyraźnie zachłanność Dyrekcji tramwajów.

kupno dwóch biletów: od Dworca do Magistratu i od Magistratu do Skrzyżowania.

Jeżeli Dyrekcja zamiast 15 gr. za przejazd przez miasto bierze dziś 25 gr. to znaczy że cena biletów miejskich podniesioną została o około 70 proc. w stosunku do ceny z ubiegłego tygodnia!

Czem uzasadnić tę wyżkę? Czy zyskają na tem pracownicy tramwajów? Bynajmniej! Nie zyska na tem i Dyrekcja, bowiem mieszkańcy naszego miasta, którzy zaczęli powoli przyzwyczajać się do wysokiego cennika, uczynili to, nie uświadamiając sobie stosunków w naszym mieście.

Lecz decyzja ta musi być uchylona! Tu w pierwszym rzędzie winien zabrać głos reprezentant opinii naszego miasta — Magistrat i Rada Miejska.

Nie można zezwolić na to, aby kosztem niezamożnych mieszkańców miasta zapychać czyjeś kieszenie. Tu trzeba wystąpić do Ministerstwa z memorjałem, któryby wykazał, jak wyglądają ceny biletów na tramwajach w Pabjanicach, a w Łodzi lub w Warszawie, oraz trzeba kategorycznie zażądać skasowania zezwolenia Ministerstwa na podwyższenie cennika.

Wierzmy, że Magistrat m. Pabjanic, znany ze swej energii, nie zostawi tej sprawy odłogiem i działać pocznie natychmiast w kierunku uchylecia nowego cennika!

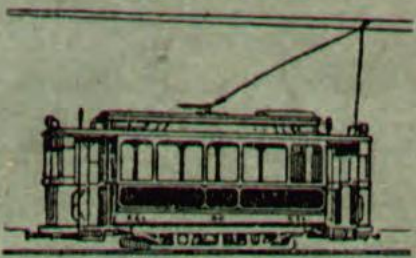
Gazeta Pabianicka, 10.07.1927



Przedruk wzbroniony.

Wydanie **28.** Sezon letni Cena **50 gr.**

Rok 1931.



ROZKŁADY JAZDY

Kolei Elektrycznej Łódzkiej,
Łódzkich Elektryczn. Kolei Dojazdowych
oraz połączenia stacji
Łódź-Fabryczna i Łódź-Kalisza
z główniejszemi stacjami dróg żelaznych
sąsiednich.

Zakłady Graficzne B. Kotkowski i S-ka, Sp. Akc., Łódź.

— Taryfa. —

Rodzaj biletu	Ważność biletu	Cena biletu	Cena biletu z prawem jednor. przesiadania
Poranny	od godz. 4 do godz. 8	15 gr.	20 gr.
Normalny	" " 8 " " 23	25 "	30 "
Nocny	" " 23 " " 4	40 "	45 "
Ulgowy*)	" " 4 " " 23	15 "	20 "
Kombinow.	" " 4 " " 23	30 "	35 "
Miesięczny	" " 4 " " 23	Zł. 30.—	35 " z prawem przesiad. na Łódzkie Wąskotorowe Elektr. Koleje Dojazdowe
Kwartalny	ważny w dzień i w nocy	" 90.—	

Tow. Łódzkich Wąskotor. Elektrycznych Kolei Dojazdowych.

Zgodnie z decyzją Ministerstwa Komunikacji i stosownie do § 15 Ustawy Tow. z dnem 15 października 1930 r. na liniach Ł. W. E. K. D. obowiązuje następująca taryfa:

Taryfa osobowa.

Rodzaj biletu	Na dystansie	CENA W GROSZACH		
		II kl.	I kl.	III kl. ulg.
Linia Łódź — Chocianowice — Pabjanice Dw.				
Całkowite	Łódź — Pabjanice Dworzec	150	100	50
	I Łódź — Chocianowice	55	35	20
	II Chocianowice — Dąbrowa (Ksaw. II)	55	35	20
	III Dąbrowa — Pabjanice Dworzec	55	35	20
Sekcyjne	IV Ksawerów — Pabjanice Magistrat	55	35	20
	Łódź — Kolej Obwodowa	nlema	10	5
Lokalne	Łódź — Marysin	40	25	15
	Duży Skrzęł — Pabjanice Dworzec	40	25	15
Linia Łódź — Ruda Pabjanicka — Tuszyń				
Całkowite	Łódź — Tuszyń	210	140	70
	I Łódź — Ruda Pabjanicka	55	35	20
	II Ruda Pabjanicka — Rzgów	55	35	20
	III Rzgów — Poddeblina	55	35	20
Sekcyjne	IV Poddeblina — Tuszyń	55	35	20
	Łódź — Kolej Obwodowa	nlema	10	5
Lokalne	Łódź — Marysin	40	25	15
	Marysin — Gądko	nlema	20	nlema

Rozkład jazdy Kolei Elektrycznej Łódzkiej, Łódzkich Elektrycznych Kolei Dojazdowych oraz połączenia stacji Łódź Fabryczna i Łódź Kaliska z główniejszymi stacjami dróg żelaznych sąsiednich (ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)

1936 - 1939

Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe

Zgodnie z decyzją Ministerstwa Komunikacji i stosownie do § 15 ustawy Spółki Akcyjnej z dniem 10 lipca 1936 roku na liniach LWKED, Sp. Akc. obowiązuje następująca taryfa

strefowe	lokalne
----------	---------

c e n a w g r o s z a c h

Łódź – Zgierz – Ozorków

na trasie	II kl	III kl	ulg	na trasie	II kl	III kl	ulg
Łódź – Helenówek	55	35	20	Łódź – Radogoszcz	-	10	5
Helenówek – Proboszczewice	55	35	20	Łódź – Jagiełńska	40	25	15
Proboszczewice – Rosanów	55	35	20	Helenówek – Zgierz	40	25	15
Rosanów – Ozorków Las	55	35	20	Łódź – Chelmy	70	45	25
Jagiełńska – Zgierz	55	35	20	Łódź – Zgierz	85	55	30
Aleksandria – Ozorków	55	35	20	Łódź – Emilia	165	110	55
Łódź – Proboszczewice	105	70	35	Jagiełńska – Helenówek	25	15	10
Helenówek – Rosanów	105	70	35	Zgierz – Proboszczewice	25	15	10
Proboszczewice – Ozorków Las	105	70	35	Ozorków Las – Ozorków	25	15	10
Łódź – Rosanów	150	100	50	Chelmy – Zgierz	30	20	10
Helenówek – Aleksandria	150	100	50	Zgierz – Proboszczewice	30	20	10
Zgierz – Ozorków	150	100	50				
Łódź – Aleksandria	195	130	65				
Łódź – Ozorków	225	150	75				

Łódź – Kochanówka – Aleksandrów

na trasie	II kl	III kl	ulg	na trasie	II kl	III kl	ulg
Łódź – Teofilów	45	30	15	Łódź – Zabieniec	-	10	5
Teofilów – Romanów	45	30	15	Łódź – Kaly	70	45	25
Kochanówka – Aleksandrów	45	30	15	Kaly – Aleksandrów	70	45	25
Łódź – Romanów	85	55	30	Aleksandrów /ul. Wolności – Rynek/	25	15	10
Teofilów – Aleksandrów	85	55	30				
Łódź – Aleksandrów	105	70	35				

Łódź – Konstantynów – Lutomiersk

na trasie	II kl	III kl	ulg	na trasie	II kl	III kl	ulg
Łódź – Srebrna	40	25	15	Łódź – Brus Dolny	-	10	5
Srebrna – Konstantynów	40	25	15	Łódź – Górny Brus	25	15	10
Konstantynów – Ignacew	40	25	15	Górny Brus – Srebrna	25	15	10
Zabiczki – Mirosławice	40	25	15	Konstantynów /Zeromskiego-Szkoła/	25	15	10
Ignacew – Lutomiersk /klatka/	40	25	15	Mirosławice – Lutomiersk /klatka/	25	15	10
Łódź – Konstantynów	75	50	25	Lutomiersk /klatka/ – Lutomiersk	25	15	10
Srebrna – Ignacew	75	50	25	Górny Brus – Konstantynów	55	35	20
Konstantynów – Lutomiersk /klatka/	75	50	25	Konstantynów – Mirosławice	55	35	20
Zabiczki – Lutomiersk	75	50	25	Ignacew – Lutomiersk	55	35	20
Łódź – Ignacew	110	75	35	Łódź – Zabiczki	90	60	30
Srebrna – Lutomiersk	110	75	35	Konstantynów – Lutomiersk	90	60	30
Łódź – Mirosławice	125	85	40				
Górny Brus – Lutomiersk	125	85	40				
Łódź – Lutomiersk	135	90	45				

Łódź – Chocianowice – Pabianice

na trasie	II kl	III kl	ulg	na trasie	II kl	III kl	ulg
Łódź – Chocianowice	55	35	20	Łódź – Kolej Obwodowa	-	10	5
Chocianowice – Duży Skręt	55	35	20	Ruda 1 Maja – Chocianowice	-	10	5
Ruda 1 Maja – Widzew	55	35	20	Łódź – Ruda 1 Maja	40	25	15
Ksawerów – Pabianice św. Jana	55	35	20	Dąbrowa – Pabianice	40	20	15
Łódź – Duży Skręt	105	70	35	Łódź – Widzew	85	55	30
Ruda 1 Maja – Pabianice	105	70	35	Ksawerów – Pabianice Dworzec	85	55	30
Łódź – Pabianice	130	85	45	Chocianowice – Pabianice /stacja Główna/	85	55	30
				Ruda 1 Maja – Tor wyścigowy	25	15	10
				Dąbrowa – Zielona Góra	30	20	10
				Fabryka Posta – Pabianice	30	20	10

Łódź – Ruda Pabianicka – Tuszyń

na trasie	II kl	III kl	ulg	na trasie	II kl	III kl	ulg
Łódź – Ruda ul. Krańcowa	55	35	20	Łódź – Kolej Obwodowa	-	10	5
Ruda 11 Listopada – Rzgów	55	35	20	Łódź – Ruda 1 Maja	40	25	15
Rzgów – Schodowa Góra	55	35	20	Ruda 11 Listopada – Ruda /Krańcowa/	40	25	15
Modlica – Tuszyń	55	35	20	Rzgów – Modlica	40	25	15
Łódź – Rzgów	105	70	35	Podgębina – Tuszyń	40	25	15
Ruda 11 Listopada – Schod. Góra	105	70	35	Łódź – Gospodarz	80	50	30
Gospodarz – Tuszyń	105	70	35	Ruda 11 Listopada – Modlica	80	50	30
Łódź – Schodowa Góra	150	100	50	Rzgów – Tuszyń	80	50	30
Ruda 1 Maja – Tuszyń	150	100	50	Ruda 1 Maja – Ruda /Krańcowa/	30	20	10
Łódź – Tuszyń	180	120	60				

Na podstawie rozkładu jazdy z 1936 roku

Wykaz taryf obowiązujących na liniach Łódzkich Kolei Dojazdowych od 10 lipca 1936 r.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)



Ł. W. E. K. D.

Dwie Strefy 70 gr

III kl. z bil. ulg. kl. II

Lódź Warszawa

Mazowiecka

2

Bilet winien być w posiadaniu pasażera oddartego od szlocha. Bez oznaczenia strefy nieważny.

A d 026929

Bilet zachować dla kontroli. Ważny na jeden przejazd oznaczoną strefą i nie może być odstąpiony.

Ł. W. E. K. D.

Ulgowy Lokalny 25 gr

III kl. z bil. ulg. kl. II

Dąbrowa Dworzec

L

Bilet winien być w posiadaniu pasażera oddartego od szlocha. Bez oznaczenia strefy nieważny.

A - f 037592

Bilet zachować dla kontroli. Ważny na jeden przejazd oznaczoną strefą i nie może być odstąpiony.

Ł. W. E. K. D.

Lokalny 25 gr

III kl. z bil. ulg. kl. II

Lódź Warszawa

M

Bilet winien być w posiadaniu pasażera oddartego od szlocha. Bez oznaczenia strefy nieważny.

B c 040056

Bilet zachować dla kontroli. Ważny na jeden przejazd oznaczoną strefą i nie może być odstąpiony.

Bilety ŁWEKD – lata 30. XX w., sygn. 159 w zespole akt *Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna 1898–1948* (ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi)

1. Robotnik posiadający uprawnienia do korzystania z legitymacji robotniczej zgłasza się z fotografią i książeczką Ubezpiecz. Społ. do zawiadowcy stacji w **Helenówku** – jeśli zamierza korzystać z pociągów linii Łódź – Ozorków i Łódź – Aleksandrów, **Brusie Górnym** – jeśli zamierza korzystać z pociągów linii Łódź – Łutomiersk, **Chocianowicach** – jeśli zamierza korzystać z pociągów linii Łódź – Pabianice włącznie Tuszyń.

Po sprawdzeniu danych stacja wyda legitymację robotniczą, umieści na niej fotografię robotnika oraz oznaczy trasę, na jakiej robotnik ma prawo korzystać z taryfy ulgowej przy przejazdach z miejsca zamieszkania do miejsca pracy i z powrotem.

2. Po zatwierdzeniu wyżej wspomnianych formalności robotnik winien uzyskać co kwartał na legitymacji robotniczej poświadczenie pracodawcy u którego jest zatrudniony.

Bez uzyskania poświadczenia pracodawcy legitymacja robotnicza jest nieważna.

3. Poświadczenie pracodawcy poza podpisem winno być zaopatrzone pieczęcią firmową. Poświadczenia bez pieczęci firmowej są tylko wtedy ważne, jeżeli podpis pracodawcy jest uwierzytelniony przez władzę państwową lub samorządową.

4. Poświadczenie jest ważne zasadniczo

na jeden rok. Ważność poświadczenia gaśnie już wcześniej:

a) jeśli stosunek służby upłył przed upływem roku, w którym poświadczenie jest ważne,

b) jeśli właściciel legitymacji zmienił miejsce pracy,

c) jeśli z rozpoczęciem nowego kwartału pracodawca nie potwierdzi dalszego istnienia stosunku służbowego,

d) jeśli poświadczenie niniejsze będzie nieczytelne, brudne, podarte, zmienne lub w inny sposób zniekształcone.

Legitymacja robotnicza w niedziele i święta jest nieważna.

5. Kto delem nabycia legitymacji robotniczej skorzystał z nieważnego poświadczenia lub korzysta z legitymacji wydanej dla innej osoby, będzie ścigany na drodze sądowo-karnej.

6. Personel ruchu i kontrolerzy są obowiązani do odebrania każdej legitymacji, która nie odpowiada wyżej wymienionym warunkom. Właściciel legitymacji nie może z tego tytułu rościć jakichkolwiek pretensyj.

7. Uprawnione do otrzymania legitymacji robotniczych, a tym samym korzystania z taryfy ulgowej na podstawie tych legitymacji są osoby, których zajęciem jest praca ręczna i mechaniczna, t. j. robotnicy i robotnicy w pojeździe ścisłym.

8. Każdy właściciel legitymacji robotniczej podlega oddzielnym przepisom przewozowym Ł. W. E. K. D.

Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe, Spółka Akcyjna

Legitymacja robotnicza 6375
na rok 1939



upoważnia p. _____
do wykupienia ulg. bil. na odcinku _____

Podpis zam. st. _____
Data _____

Stwierdzamy niniejszym, że właściciel legitymacji jest robotnikiem naszej firmy i pracuje w przedsiębiorstwie

kwartał	Rok	Podpis pracodawcy
I	1939	H. SNIADY Pabianice, Kupałowa 17. <i>[Signature]</i>
II	1939	H. SNIADY Pabianice, Kupałowa 17. <i>[Signature]</i>
III		
IV		

(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)



Na liniach kolejki podjazdowej rozgościli się również różnego rodzaju oszuści. W prasie pojawiały się artykuły ostrzegające przed szulerami, informujące o napadach bandyckich i nieszczęśliwych wypadkach...

Szulerzy. Od pewnego czasu na kolei elektrycznej Łódź-Pabianice operuje grono szulerów, które wciąga do gry w karty łatwowiernych, aby ich ograć podstępnie. Są to przyzwóicie ubrani młodzieńcy, uprawiający grę w 3 karty (dama i 2 dziesiątki).

Rozwój, 1.12.1903

Napad na kasę remizy.

Dziś, o godz. 1 w nocy, dokonano napadu bandyckiego na kasę remizy elektrycznej kolejki podjazdowej Łódź—Pabianice. Do kancelaryi naczelnika ruchu, p. Marczewskiego, gdzie byli obecni dwaj konduktorzy Józef Bloch i Warzyńiec Cupryn, weszło 3 uzbrojonych w brauningi bandytów (4-ch zaś innych strzegło wejść) z okrzykiem „ręce do góry” i zażądali wydania pieniędzy. Obecni bezbronni nie mogli stawiać oporu. Bandyty zabrali 429 rb. 94 kop.

Gdy p. Marczewski zażądał pokwitowania, bandyci odpowiedzieli odmownie, a jeden z bandytów, krzyknawszy „Oto pokwitowanie” i trzykrotnie przestrzelił kwitarynsz kolejowy; kule przebiły dekę biurka i utkwily w szufladzie.

Bandyty zbiegli bezkarnie.

Rozwój, 28.10.1907

— Na mocy postanowienia czasowego generał-gubernatora wojennego mieszkańcy gminy Górki, Walenty Jasiak; gminy Wola-Swiecicka, pow. tureckiego, Stanisław Kubezyk—za bójkę—skazani zostali na jeden miesiąc aresztu każdy; mieszkaniec gm. Bruss, Władysław Bogdański i Jan Majak—za obelgę słowną konduktora kolei podjazdowej Łódź Pabianice i palenie tytonia w wagonie tramwajowym — na 2 miesiące aresztu każdy.

Rozwój, 22.02.1909

Napady na konduktorów. Wczoraj, o godz. 10 wieczorem w Widzewie do pociągu kolei elektrycznej wpadło kilku bandytów i pod groźbą rewolwerów odebrali od konduktora Walentego Nafciarza torbę z pieniędzmi.

— Wczoraj dokonano także zuchwałego napadu na pociąg kolei elektrycznej podjazdowej Łódź-Pabianice pod stacją Rokicie. Dwaj bandyci wpadli do wagonu i grożąc rewolwerami, przymocą odebrali torbę z pieniędzmi konduktorowi Józefowi Blochowi. Zauważywszy to maszynista, zatrzymał pociąg i przy pomocy kilku pasażerów puścił się w pogoń za uciekającymi nieletnimi bandytami.

Nie tracąc przytomności maszynista Pfennig zdobywa się na odwagę. Grozi on bandytom, iż będzie strzelać, jeżeli nie oddadzą torby z pieniędzmi. Bandyty, widząc przed sobą kilku ludzi i groźby Pfenniga, porzucili torbę i uciekli.

Rozwój, 18.11.1907

(i) **Skutki nieostrożności.** Do wagonu tramwajowego, będącego w biegu, na linii Łódź-Pabianice pod stacją Ksawerów usiłował onegdaj wskoczyć 62-letni Antoni Sikorski, obywatel z Górki Pabianickiej. Przy wskakiwaniu obsunęła mu się noga i S. padł na szosę, odnosząc, prócz okaleczenia głowy, złamanie lewej nogi.

Pociąg zatrzymano i S. przewieziono do szpitala miejskiego w Pabianicach.

Rozwój, 30.07.1914



Krwawy napad bandycki.

(a). Wczoraj, o godz. 10 m. 48 pociąg Rybak zawlałomł zawiadowcę stacji p. Trojanowskiego, że pociąg Nr. 2, który miał o tej porze wracać z Pabianic, dotąd nie przeszedł.

P. Trojanowski wobec tego udał się ekstrakcją do Pabianic, gdzie dowiedział się, iż wszystkie pociągi zostały wstrzymane z powodu późnego przybycia pociągu nr. 20, na który dokonano napadu bandyckiego.

P. Trojanowski zastał na miejscu wagon Nr. 20 (pociąg Nr. 3), którego ściany zostały uszkodzone od kul rewolwerowych, a szyby strzaskane, przyczem dowiedział się, że zabici zostali konduktor i jeden z pasażerów.

Według otrzymanych informacji sprawa przedstawia się następująco.

(d) Kiedy pociąg Nr. 3, wychodzący z Łodzi o godz. 10 m. 20, minął stację Ksawerów o godz. 10 m. 50, do wagonu wskoczyło dwóch zamaskowanych bandytów, uzbrojonych w rewolwery i skierowawszy lufy do maszynisty i pasażerów, rozpoczęli ogień. Konduktor Franciszek Wójcik, 24 lat, ranny kulą w serce, padł trupem na miejscu. Strzelając w kierunku pasażerów, bandyci zabili Arona Brokmana, 30 lat; handlarza, zamieszkałego w Pabianicach, przezywając mu pierś dwoma kulami. Ranili Szmila Moszkowicza, 26 l., któremu kula przeszła przez szyję i Chaima Kadykę, 62 l., raniąc go w lewe ramię. Steroryzowawszy w ten sposób służbę pociagową oraz pasażerów, bandyci oderwali zabitego konduktora torbę z pieniędzmi, poczem zbiegli przez pola w kierunku Łodzi.

Po zniknięciu bandytów pociąg pojechał do Pabianic, gdzie zakwaterowano miejscową policję ratowniczą zaś i zabitych odwieziono tym samym tramwajem do Pabianic, gdzie umieszczono ich w szpitalu.

Straż miejska w Pabianicach zawiadomiła o wypadku policję łódzką, która, wzięwszy ze sobą psa policyjnego, Karasko, udała się na miejsce zbrodni. Pies znalazł w polu zrytą przez bandytów torbę, zrabowaną konduktorowi, w której były tylko bilety, pieniądze zaś w ilości 20 rb. bandyci zabrali.

Oprócz zrabowanych konduktorowi pieniędzy bandyci obrewidowali również nielicznych pasażerów i zabrali im posiadaną gotówkę. Do komu zrabowano, dotychczas jeszcze nie stwierdzono.

Zabity konduktor Wójcik osierocił żonę i 4 dzieci.

W poszukiwaniu bandytów dziś w nocy dokonano rewizji w południowej części miasta i podmiejskich okolicach, przyczem aresztowano kilkanaście osób, na ślad bandytów dotychczas jednak nie natrafiono.

Sledztwo w tej sprawie prowadzi sędzia śledczy 2 rewiru pow. łaskiego p. Dietl.

(e) Jak się w ostatniej chwili dowiadujemy ofiarom śmiłego bandytyzmu padło 7 osób, a mianowicie zabici: 1) konduktor Franciszek Wójcik, 2) Aron Brokman, 40 lat, kupiec z Pabianic, 3) Borysz Birman 30 lat, kupiec z Pabianic, ciężko ranny; 4) Szmil Moszkowicz 25 lat, handlowiec — w brzuch i płuca, 5) Chaim Kadyś 61 lat, kupiec z Wąsławicy, jadący po zakupy towarów — w rękę i ramię, odwieziony do szpitala w Pabianicach; 6) Szyja Urbach 30 lat, fabrykant z Pabianic i 7) Rojza Lewkowicz 27 lat, żona kupca z Pabianic, odwieziony do mieszkań po ułożeniu opatrunków.

Bandytów było pięciu. Dwóch wskoczyło na przednią platformę wagonu gdzie znajdowali się maszynista Wachowski i zabity konduktor Wójcik, trzech innych na tylną platformę. Wszyscy byli zamaskowani. Trzej bandyci w wagonie nie ostrzegając pasażerów, zaraz zasypali ich strzałami. Powstała straszna panika, lecz o jakiegokolwiek samoobronie nikt nie myślał. Po steroryzowaniu bandyci kazali pasażerom oddać wszystkie posiadane pieniądze. Nikt nie stawiał oporu i spiesznie wręczyło bandytom portmonetki. Z kieszeni zabitego Brokmana bandyci w bezach pasażerów zabrali 500 rb., innym różnie mniejsze sumy.

(a) Podczas napadu zaszedł zmienny fakt. Bandyci, znalazwszy się w wagonie spostrzegli wśród innych pasażerów niejakiego Zielińskiego, któremu kazali wysiąść z pociągu wraz z dwoma innymi kobietami.



Do wybuchu II wojny światowej linie dojazdowe nie były numerowane, a tablice z wypisanym kierunkiem jazdy (w języku rosyjskim i polskim) umieszczano na dachu między reflektorami, początkowo jedynie na wagonie silnikowym. Linie pabianicką obsługiwał skład dwuwagonowy, na który przypadał jeden konduktor. Pracownicy kolejek dojazdowych, chociaż byli właściwie przedstawicielami nowej grupy zawodowej, czyli tramwajarzy, z racji podlegania pod przepisy kolei pozostawali kolejarzami. W momencie otwarcia ruchu na kolejkach pracowało ok. 100 osób, w 1913 r. – ok. 200, w 1939 r. – ok. 450, a w roku 1944 – ok. 1000. Po wojnie, w 1948 r. liczba pracowników wzrosła do 1232 osób. Pensja motorniczego i konduktora, czyli pracowników tzw. służby ruchu, wynosiła w 1921 r. ok. 500 marek, zaś po wprowadzeniu polskiego złotego – 300 złotych (co było przyzwoitą kwotą, porównywalną z zarobkami miejskich tramwajarzy). Dla porównania pracownicy biura i kontrolerzy zarabiali ok. 1300 zł⁴⁶. W pierwszych latach funkcjonowania kolejki pracownicy mający kontakt z pasażerami musieli swobodnie posługiwać się jęz. rosyjskim, do pracy przyjmowano tylko mężczyzn z uregulowanym stosunkiem wojskowym. Kobiety pojawiły się w tramwajach dopiero w okresie okupacji hitlerowskiej.

W przedsiębiorstwie istniał też określony system zatrudniania. Etatowi konduktorzy rekrutowali się wyłącznie spośród konduktorów świąteczno-niedzielnych. Po zdaniu egzaminów kwalifikacyjnych mogli awansować na motorniczego. Awans ten był raczej sprawą prestiżową, bowiem różnica w zarobkach była niewielka. Natomiast awans na kontrolera wiązał się już ze znaczną podwyżką, gdyż w tym przypadku, przypomnijmy, zarobki sięgały 1300 zł. Co ciekawe, poziom ich wykształcenia, jak na łódzkie warunki był dość wysoki, bowiem znaczna większość umiała czytać, pisać i liczyć.

Niezwyczajnie ciekawe, ale i dość „egzotyczne” w dzisiejszych czasach, są przepisy dla konduktorów Łódzkich Kolei Dojazdowych, wydane w 1910 r., choć zapewne ta kodyfikacja nie była pierwszą w historii tego przedsiębiorstwa. Na jej podstawie wiemy, że zatrudniony konduktor wpłacał do kasy ŁWEKD kaucję w wysokości 50 rubli, z której mogły być potrącane wszelkie należności wobec pracodawcy, wynikające np. ze zgubienia biletów czy też pokrycia kosztów naprawy urządzeń przez pracownika uszkodzonych. Na służbę konduktor miał stawić się 20 min. przed odejściem pociągu *w starannie oczyszczonym umundurowaniu* i posiadać (UWAGA!!!) *uregulowany podług stacyjnego zegarek, rozkład jazdy, torbę, bilety, okładkę z cedułą biletów i raportem, ołówek zatemperowany i obwiązany gumą, klucz wagonowy, numer na piersiach i przepisy niniejsze*. Następnie musiał sprawdzić, czy wagon znajduje się w należyтым porządku, tj. czy działają sygnały dzwonkowe, czy jest światło, czy działają tzw. drzwiczki peronowe i są założone z lewej strony do kierunku jazdy, czy tablice wskazują właściwy kierunek, czy firanki są w należyтым porządku, i co ciekawe, czy jest szczotka do zamiatania wagonu. Interesujący był przepis dotyczący wydawania biletów: *Przy wydawaniu biletów należy się wystrzegać zwilżania palców słońca lecz używać w tym celu gumki założonej na końcu ołówka*.



Podczas sprzedaży konduktor obowiązany jest głośno wymieniać wartość otrzymanej monety dla uniknięcia nieporozumień i resztę wraz z biletem wręczać pasażerowi.

Pasażerowie mogli przewozić bagaż podręczny, ale nie przeszkadzający innym pasażerom. Natomiast przewożący rzeczy ciężkie, ptactwo, zwierzęta, śledzie lub łatwopalne jak nafta, benzyna i inne przedmioty, które wydają zły zapach, nie mogą być wpuszczeni do wagonu. Do tramwaju nie wpuszczano też nietrzeźwych, aresztantów wraz z konwojem oraz osób, które były *brudno ubrane jak: kominiarze, malarze i żebracy*.

Konduktor musiał wywoływać głośno każdy przystanek i pomagać przy wsiadaniu i wysiadaniu dzieciom, kobietom i starcom. Zabronione było, w duchu powiedzenia „klient zawsze ma rację”, odzywać się podniesionym głosem, zawsze zachowując spokój. Po dotarciu na stację końcową należało przewietrzyć wagon, zniszczyć skasowane bilety, a rzeczy pozostawione przez podróżnych złożyć do zarządzającego ruchem. Konduktor był dodatkowo za te zguby odpowiedzialny. W czasie zimy jego obowiązkiem było oczyszczenie z błota czy śniegu pomostów i stopni oraz posypanie stopni piaskiem⁴⁷. Na platformach można było palić, zaś na tylnej platformie wagonu doczepnego już w 1901 r. dopuszczono do przewozu psów myśliwskich (w kagańcu i na smyczy), o ile nie spotyka się to z protestem współpasażerów.

Aby nie przegapić pasażera bez biletu (konduktor odpowiadał za to finansowo płacąc 50 kopiejek od „gapowicza”), podczas jazdy przechodził z wagonu do wagonu. Na szczęście prędkość pociągu nie przekraczała 20 km/h. W 1901 r. „Goniec Łódzki” pisał: *w swoim czasie, widząc niedokładne urządzenie dla przechodzenia konduktorów z wagonu do wagonu na kolejce podjazdowej, donosiliśmy, iż przedstawiają one niemałe niebezpieczeństwo. Obecnie, jak się dowiadujemy, możliwość wypadku zmniejszoną została przez dorobienie pomostów*⁴⁸.



1

**Łódzkie Wąskotorowe
Elektryczne Koleje Dojazdowe
Spółka Akcyjna.**

Wydział | Ruchu
| Mechaniczny
| Drogowy
| Gospodarczy

Raport.

Nazwisko *Lewandowski*
Stanowisko *Konduktora*
Linja *St. Pabianice*
Data *24 V - 32*

Przebieg # 3 kurs 16 - godz. 18⁴⁵
Widziałem pasażera, który legitymował się uśrednioną "matryką"
na imię *Emilia Romalda* uśrednioną klasę II p. Widziałem
brak polubienia - wita pasażera, który nie odpowiadał
wzajemnie, był onieśmielony, zabierałem go do biletu
całkowitym. Nie mogłem go sam legitymować, gdyż nie
posiadał przy sobie żadnych dokumentów, osobistych. On
może kol. obsłużyć od daty go dalej. Sprawdzając
dokumenty pasażera prowadzi II konduktora, gdzie
obraz jest (fotograf) matryka, wraz z tym pasażerem
Orazem tym składam raport

[Signature]
Podpis *Lewy # 193*

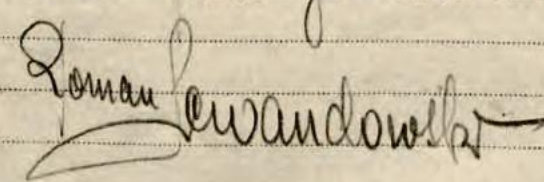
Lewandowski Roman, konduktor świąteczny, depöt stacji Pabianice, 1932 r., sygn. 159
w zespole akt Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna 1898–1948
(ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi)



Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna.	Wydział	Ruchu Mechaniczny Drogowy Gospodarczy	Nazwisko	Lewandowski
			Stanowisko	Konduktor
			Linja	Łódź - Pabianice
			Data	7/II-34

Raport.

Odcinek 1. godz. 0.20 wagon s/n. 33.
 Biletowe pasażerów w wagonie skomponowanym, jeden z pasażerów
 legitymował się biletami rocznymi, na którym jest wypisane, że ważnym
 jest on z jednoczesnym okazaniem legitymacji służbowej i poleceniem
 wyjazdu. Pasażer ten legitymacji ani polecenia wyjazdu przy sobie nie miał.
 Na zwrotzone mużężę przesunął, że zaakceptować biletu nie mogą,
 pasażer ten wyjechał z nimi i napisał za bilet normalny.
 W drodze dowiedziałem się, że tym pasażerem jest
 Komisarz Naglewa w Pabianicach pan Jabłoński.

Podpis

Lewandowski Roman, konduktor świąteczny, depöt stacji Pabianice, 1932 r., sygn. 159
 w zespole akt Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna 1898–1948
 (ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi)



Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna

Wydział Ruchu Meehaniczny Drogowy Gospodarczy

Nazwisko *Lewandowski*

Stanowisko *Historowy*

Linja *Łódz. Pabianice*

Data *23 lipiec 1935 r.*

Raport 2 PAŻ 1935

Sewandowski
zatrzymany

Przebieg #1. Łódz. 23⁰⁰ kurs 22.

Omówieniem wiadomości kłótni pasażerów w stanie niebezpiecznym, między innymi były podoficer kursant z 26 pułku. Ponieważ wystąpił Karolowski a Lindler tenże podoficer otrzymał dwa odłamki pocisków z łopaty, tak że jechał z rękami rzucone, z rękami na jachcie wóz wagon musiałem zatrzymać, gdyż nie widziałem. Nie żartowałem, przesennie uważa, że mi może prowadzić kolejną przy dawnych okolicach, podoficer ten widzenie się okazał gdyż żądał mojego imienia #1. Kto mi natychmiast podał. Widać, że takowy chce składać żądanie, mówię, chciałbym wiedzieć z kim mam do czynienia, otrzymałem odpowiedź "nie pański żacz". Wyglądnianiem się tego podoficera zajęł się ~~przewodnik~~ przewodnik licetora. Ktoemu również niechciał podać nazwiska, wkrótce tym wywizata się sprzeczka, której końca nie czekał odjechałem. Kursant ten został doprowadzony do komisariatu i tam z zatrzymanym.

Podpis *Roman Lewandowski*

Lewandowski Roman, konduktor świąteczny, depöt stacji Pabianice, 1932 r., sygn. 159
w zespole akt Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna 1898–1948
(ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi)

**Łódzkie Wąskotorowe
Elektryczne Koleje Dojazdowe
Spółka Akcyjna.**

Wydział

Ruchu
Mechaniczny
Drogowy
Gospodarczy

Nazwisko *J. Spółka*
Stanowisko *Kontroler*
Linja *Łódź - Pabianice*
Data *29. kwietnia 1932*

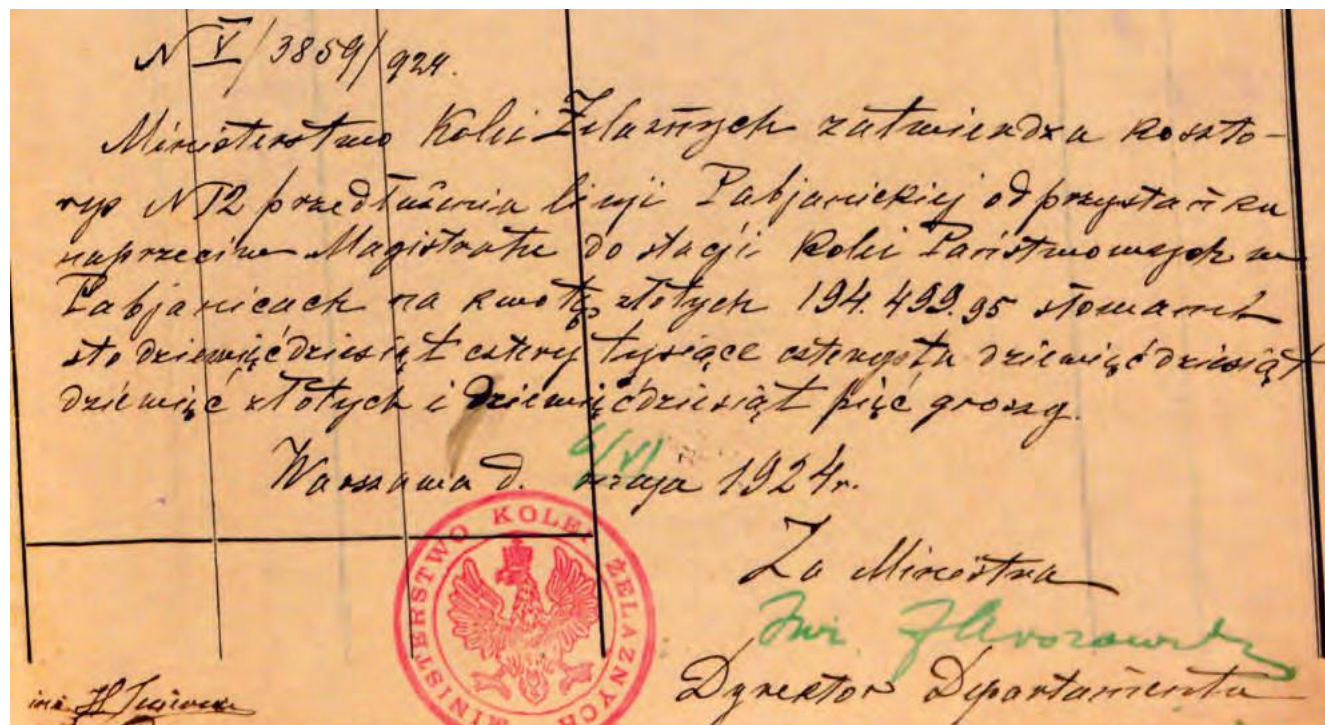
Raport.

*Wschodząca tra kontrolę pociągu N° 5 w kursie
19^{5m} o godz. 22⁵³ obsługiwany przez konduktora dewandowego
Gomara na przystanku Kindlera zastawem w III kl.
pasażerską bez biletu, która jechała od przyst. "Łódź Jędrzejowska".
Pasażerka p. Dubcejkowa Anna wzm. w Pabianicach ul.
Łaska N° 80.
Bilet wydany N° 3752 przy imiennym zatwierdzeniu.
Wskazując, iż w wagonie znajdowało się 4 pasażerów.
J. Spółka
Kondukt. dewandowy: *Łódź 1932 r. 29. 4. 1932*
Podpis *Roman Lewandowski**

Lewandowski Roman, konduktor świąteczny, depöt stacji Pabianice, 1932 r., sygn. 159
w zespole akt Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna 1898–1948
(ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi)

Sygn. 75 w zespole akt *Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna 1898–1948*
(ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi)

Lata 20. XX w. to przede wszystkim sukces w przedłużeniu linii tramwajowej. W 1923 r., rozpoczęły się prace przy budowie kolejnego odcinka, do dworca kolejowego⁴⁹. Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych Województwa Łódzkiego zatwierdziła projekt 21 lutego 1924 r.⁵⁰, a w czerwcu 1924 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych zatwierdziło kosztorys przedłużenia na sumę 194 499 zł 95 gr⁵¹. Kolejny odcinek oddano do użytku w sierpniu tego samego roku. Krańcówka w formie weksla mieściła się na ul. Łaskiej, ok. 100 m za budynkiem stacji. Nowy odcinek posiadał jedną mijankę na ul. Zamkowej przy fabryce Kindlera pomiędzy ul. Ogrodową (obecnie Narutowicza) i ul. Fabryczną (obecnie Waryńskiego). Za wekslem poprowadzono odcinek jednotorowy, od którego odchodziła bocznicą prowadząca do torów kolejowych. Przecinała ona szosę państwową, za co ŁWEKD wносиły roczną opłatę 100 złotych⁵². Przy bocznicy umieszczono stację przeładunkową, gdyż przy użyciu wagonów towarowych przewożono do Łodzi m.in. piasek, deski, koks, podkłady i szyny.



Fragment z Kosztorysu nr 12 przedłużenia linii Pabjanickiej od przystanku naprzeciw Magistratu (12 klm. 2 pik.) do stacji Kolei Państw. w Pabjanicach, sygn. 514 w zespole akt Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna 1898–1948 (ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi)



Fragment planu Pabianic z zaznaczoną linią tramwajową, lata 20. XX w.
(ze zbiorów Wojciecha Żródlaka, przekazane do Archiwum Państwowego w Łodzi)



Podłużny profil projektów połączenia istniejącej linii tramwajowej ze stacją kolejową w Pabianicach, 1923 r.
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)





Otwarcie przedłużenia linii tramwajowej na ul. Zamkowej w 1924 r.
Tramwaj jechał tak szybko, że ówczesny aparat nie zdołał go zarejestrować.
(ze zbiorów Henryka Marczaka)



Mijanka przy zakładach Kindlera między ulicą Ogrodową (obecnie Narutowicza) a Fabryczną (obecnie Waryńskiego)
(ze zbiorów Lucjana Młynarczyka)



Wagon silnikowy U-104 z doczepą U-104, w tle na mijance przy zakładach Kindlera wagon GE-58, ul. Zamkowa w Pabianicach, połowa lat 20. XX w.
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)



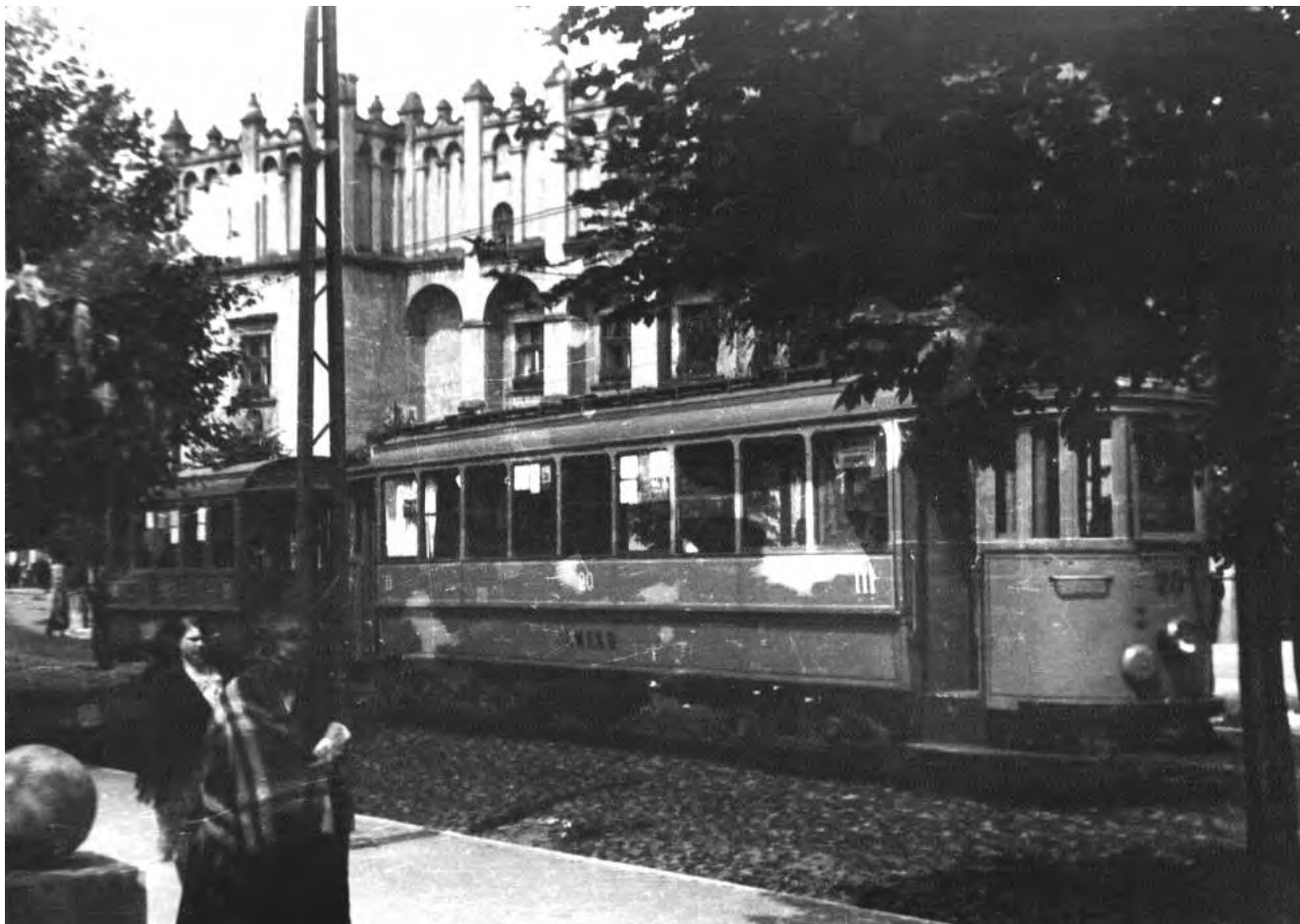
Tramwaj U-104
przy Zamku, 1935 r.
(ze zbiorów Muzeum Miasta
Pabianic)



Tor tramwajowy w okolicach
mostu na Dobrzyńce,
19 marca 1927 r.
(ze zbiorów Henryka Marczaka)



Wagon silnikowy U-104 na ul. Zamkowej w Pabianicach, okres międzywojenny
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)



Wagon silnikowy U-104 wraz z doczepą U-104 przy pabianickim magistracie, okres międzywojenny
(ze zbiorów Konrada Knorowskiego)

Oczekiwanie pabianiczian szły jednak o wiele dalej, gdyż już od 1928 r. w miejscowej prasie można zauważyć liczne artykuły z apelem o kolejne przedłużenie linii, tym razem do Parku Wolności, jako miejsca rodzinnego odpoczynku pabianiczian. W umowie pomiędzy Towarzystwem Łódzkich Kolejek Dojazdowych a Magistratem istniał zapis zobowiązujący Zarząd do poprowadzenia takiego przedłużenia. Z „Gazety Pabianickiej” z 18 lutego 1934 r. dowiadujemy się, że w tej sprawie Komisarz Rządowy wystosował nawet pismo do dyrekcji ŁWEKD deklarując, iż kwestie tzw. „robocizny” przejmie na siebie miasto. Dyrektor Stanisław Wrede (dyrektor wykonawczy ŁWEKD w latach 1931–1939, dyrektor zarządzający w latach 1933–1939) wyraził zgodę na przedłużenie linii, uzależniając jednak decyzję od stanowiska Ministerstwa Komunikacji w sprawie udzielenia koncesji. Niestety do wybuchu II wojny światowej sprawa utknęła na poziomie pism i prośb, a przedłużenie częściowo zrealizowano dopiero ponad 30 lat później.

O tramwaj do Parku Wolności.

W umowie zawartej między Towarzystwem Łódzkich Kolejek Dojazdowych a Magistratem miasta Pabjanice znajduje się zastrzeżenie, że Zarząd Kolejek zobowiązuje się w ciągu roku przeciągnąć linię aż do Parku Wolności zamiast, jak to dziś istnieje do Dworca Kolejowego.

Minęło już wiele czasu, a tymczasem linia tramwajowa nie zostaje przedłużoną i w dalszym ciągu tysiące wycieczkowiczów, udających się do parku Wolności musi iść conajmniej pół kilometra pieszo od Dworca do parku.

Kwestja przedłużenia linii jest specjalnie palącą w okresie letnim,

kiedy to w każdą niedzielę w Parku Wolności odbywają się zabawy; nawet bez zabaw Park Wolności staje się celem wycieczek tysięcy mieszkańców, którzy zabierając ze sobą dzieci, chcą odetchnąć świeżym leśnym powietrzem.

Czyżby nie należało ze strony Magistratu wywrzeć specjalny nacisk na to, aby kolejki zgodnie z umową przedłużyły linię tramwajową?

Rozstrzygnięcie pomyślne tej sprawy będzie dużym udogodnieniem dla mieszkańców miasta, oraz z drugiej strony wpłynie na powiększenie frekwencji w tramwajach.

Niechaj o tem czynniki zainteresowane nie zapominają.

Gazeta Pabianicka,
1.07.1928



Przedłużenie linii tramwajowej.

Jak się dowiadujemy, p. Komisarz Rządowy wystąpił z wnioskiem do Dyrekcji Ł.W.K.D. o przedłużenie toru tramwajowego do Parku Wolności, deklarując nawet dostarczenie przez Zarząd Miejski robocizny.

W dniu 14 b. m. odwiedzili p. Komisarza w tej sprawie pp. dyr. inż. Wrede oraz naczelnik ruchu Fogel, którzy zakomunikowali, iż Dyrekcja Kolejek Dojazdowych zgadza się na wybudowanie toru do Parku, uzależniona jest jednak od wyrażenia zgody na budowę ze strony Min. Komunikacji, oraz od zatwierdzenia planów, które, jeszcze w roku 1931 zostały złożone w Okrę-

gowej Dyrekcji Robót Publicznych (obecnie wydział komunikacyjno-budowlany Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi).

Celem przyspieszenia tej sprawy zostanie zwołany specjalny wiec, na którym zostaną uchwalone odpowiednie biurowe petycje wszystkich organizacji do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o przyspieszenie wydania Ł.W.K.D. koncesji na przedłużenie linii tramwajowej, mające dla zdrowotności mieszkańców niezmiernie doniosłe znaczenie przez udostępnienie Parku Wolności, będącego płucami miasta.

Gazeta Pabianicka,
18.02.1934

Sprawa przedłużenia linii tramwajowej.

Już niejednokrotnie na łamach naszego tygodnika poruszaliśmy sprawę przedłużenia linii tramwajowej do parku „Wolności”. W jednym z ostatnich numerów „Gazety Pabianickiej” pisaliśmy, że wobec budowy na ulicy Łaskiej autostrady jest to jedyna okazja, by przy tej sposobności sprawę tę załatwić. Niezmiernie nam jest miło podzielić się z naszymi czytelnikami radosną wiadomością, że Zarząd Miejski poczynił już energiczne kroki i wystąpił do Dyrekcji Ł. W. E. K. D. z odpowied-

nim wnioskiem. Jest więc nadzieja, że sprawa tak ważna, obchodząca niemal wszystkich mieszkańców naszego miasta, ruszyła naprzód.

Złożenie jednak samego tylko wniosku do Zarządu kolejek dojazdowych to dopiero początek rozpoczętej pracy. Zarząd Miejski musi o tej sprawie ciągle pamiętać i jej nie zasypiać, gdyż w przeciwnym razie, jak było to już niejednokrotnie, memoriał zostaje tylko świstkiem papieru i zginie pod suknem na biurku dyrekcji Ł.W.E.K.D.

Gazeta Pabianicka,
23.07.1938



Czy użytkownicy kolei dojazdowych byli zadowoleni? Warto poczytać artykuły z pabianickiej prasy...

— **Dowiadujemy się**, że mieszkańcy naszego miasta zwracają się do Zarządu Łódzkich elektr. kolei podjazdowych z prośbą o urządzenie ogrzewania wagonów tramwajowych, kursujących pomiędzy Łodzią a Pabjanicami. — Trzy kwadranse trwający przejazd w zimie w nieogrzanych i zupełnie niezaopatrzonych wagonach, w których niemożliwie wieje od podłogi i w plecy z powodu pojedynczych okien, poprostu odstrasza od tej podróży. Szczególniej daje się ta droga we znaki dzieciom, jeżdżącym z Pabjanic i okolicy do szkół do Łodzi lub też z Łodzi i pobliskich miejscowości do Pabjanic. — Żądanie to publiczności jest przeto w zupełności uzasadnione i mamy nadzieję, że Zarząd tramwajów zechce je uwzględnić. — W ścisłym z tem związku znajduje się i sprawa poczekalni. — Poczekalnia w Pabjanicach niezawsze bywa w porę otwierana z rana i pasażerowie podążający na pierwszy tramwaj o godz. 6^{1/2}, zmuszeni są nieraz z rzeczami w deszcz lub mróz czekać na ulicy. —

Poczekalnię w Wolfówce należałoby bezwarunkowo urządzić zamykaną, i umieścić w niej stróża. — Osoby jeżdżące np. od strony Pabjanic do Rudy zmuszone są nieraz bardzo długo w Wolfówce czekać na tramwaj do Rudy i marznąć, narażając się w dodatku na możliwość rabunku, a panie nieraz z Rudy jadą wprost do Łodzi i z Łodzi dopiero wracają bezpośrednio do Pabjanic, w obawie przed jakimi opryszkami, gdyż nierzadko na przystanku żywej duszy niema. Poczekalnię zaś w Łodzi należałoby stanowczo urządzić trochę obszerniejszą i przyzwoitszą, aby wszyscy nie potrzebowali gromadzić się jak śledzie w beczce, w jednym małym pokoju w strasznym zaduchu i dymie od papierosów. — Może Sz. Zarząd weźmie te bijące w oczy braki pod uwagę.

Życie Pabjanickie,
4.12.1912

Pod adresem Dyrekcji Kolejek Dojazdowych.

Połączenie tramwajowe Pabjanic z Łodzią należy uważać za duże udogodnienie zarówno dla jednego miasta, jak i dla drugiego. Z tej komunikacji corocznie korzysta kilkadziesiąt tysięcy osób. Wskutek powyższego tramwaje stają się ważną instytucją użyteczności publicznej i interesować się niemi muszą wszyscy.

Dyrekcja, ciągnąc z tramwajów kolosalne zyski, dać winna publiczności od siebie tyle, żeby choć wywołać w niej zadowolenie.

Niewszystkie sprawy Dyrekcja jednak traktuje z punktu widzenia wygody licznej publiczności, korzystającej z tramwajów.

Do bardzo palących spraw, które wymagają natychmiastowego załatwienia, należy sprawa krytycznej poczekalni dla publiczności.

Brak tych poczekalni daje się bardzo wyczuć na Skrzęcie, w Ksawerowie Iym i II-im, a szczególnie na krancowym przystanku naprzeciw dworca kolejowego w Pabjanicach. Tutaj publiczność, licząc przyjeżdżającą kolejami, bardzo długo wy-

stawać musi w bloku na deszczu, oczekując przybycia tramwaju. Podobnie rzecz się ma i w innych miejscach.

Czyżby Dyrekcja nie mogła się zdobyć na postawienie tych kilku niezbędnych poczekalni, jak to uczyniła na drodze od remizy do Łodzi?

W ten sposób wykazałaby swą dbałość o wygodę publiczności.

Drugą sprawą, wymagającą natychmiastowej sanacji, jest sprawa zmiany szyn kolejowych na żłobkowe na terenie miasta Pabjanic. Ileż to wozów codziennie łamie swe koła o wystające szyny, ileż to mamy z tego powodu wypadków! Wystarczy codzien przejść się przez miasto, by na drodze spotkać połamany wóz.

Tyle już razy pisaliśmy w tej sprawie, jednak bezskutecznie. Sądźmy, że Dyrekcja weźmie te słowa pod uwagę, a wtedy zamiast przekleństw rozgoryczonej publiczności, usłyszy od niej słowa uznania.

M—t.

Gazeta Pabianicka,
7.11.1926



Sukces Magistratu w sprawie szyn tramwajowych.

Na skutek zabiegów Magistratu, w dniu 17 b. m. zjechała do Pabjanic komisja ministerjalna, w celu rozpatrzenia wszystkich bolączek, związanych ze sprawą kolejki dojazdowej Pabjanice-Lódź. Jak w swoim czasie pisaliśmy w sprawie tej udawała się delegacja miejska do Warszawy, oraz odbyło się posiedzenie przedstawicieli kolejek dojazdowych w Magistracie bez pożądanego rezultatu. W konferencji wzięli udział:

Ze strony Minist. Komunikacji:

Nacz. Wydz. Inż. K. Chojnowski

St. Ref. Inż. K. Jezierski

Ref. Inż. B. Zenowicz

St. Ref. Inż. Pawłowski

oraz Dyr. P.K.P. Warszawa p. Segiert Maksymilian;

Przedstaw. L. K. E. D. P. P.

Dyr. Gerlicz Wiesław

Inż. Wyszyński

Radca Prawny Lyszkowski

Przedstaw. Magistratu m. Pabjanie PP.

Prezydent miasta Gacki Władysław

Nacz. biur Szefer R. St.

Członkowie Rady Przybocznej:

Dr. Eichler Witold

Kasperski Julian

Magrowicz Józef

Przewodniczył p. Inż. H. Jezierski.

Przewodniczący zagaił zebranie, wyjaśniając, iż celem konferencji jest rozpatrzenie postulatów Magistratu m. Pabjanie zamiany szyn Vignol'a na żłobkowe na przestrzeni Magistrat—Dworzec kolejowy. P. Dyr. Gerlicz oświadczył, iż ze względów finansowych L.E.K.D. uzależniają zamianę od otrzymania koncesji i budowy nowej linii Łódź-Brzeziny i Konstantynów-Lutomiersk, zgadza się natomiast na prowizoryczne zabezpieczenie bezpieczeństwa ruchu, bądź to przez przesunięcie toru na boczną część ulicy, bądź też przez zastosowanie kontr.-szyn na zakręcie (połączenie ulicy Laskiej z Zamkową) i wszystkich skrzyżowaniach ulic.

Po dłuższej dyskusji postanowiono:

1) przeprowadzić zamianę szyn Vignol'a na szyny żłobkowe na linii Magistrat—Dworzec kolejowy w ciągu 3-ch lat;

2) przystąpić do zamiany szyn na zakręcie (ul. Laska i Zamkowa—około 50 metrów) natychmiast;

3) przeprowadzić zamianę szyn na I-ym odcinku, długości 950 metrów, poczynając od Placu Dąbrowskiego, w stronę Dworca kolejowego do dnia 1 listopada 1928 roku;

4) przeprowadzić regulację ulic Zamkowej i Laskiej przez poprawienie profilu poprzecznego w ciągu 3-ch lat, w takich samych terminach jak zamianę szyn na koszt Magistratu miasta Pabjanic;

5) pozostawić sprawę przeprowadzenia toru przez most na Dobrzynce wzajemnemu porozumieniu się Magistratu z Zarządem L. E. K. D., po zatwierdzeniu projektu przez minist. komunikacji.

Pozatem L.E.K.D. zobowiązały się przeprowadzić zmianę górnej sieci, oraz wprowadzić od 1 maja częstotliwość kursu wozów co 20 minut.

W dniu 19 b. m. Magistrat m. Pabjanic otrzymał pismo od Zarządu Łódzkich Kolejek Dojazdowych, w których wyrażono zgodę na następujące zmiany:

1) Cena biletu za strefę Skręt — Magistrat wynosić będzie 15 gr., dla uczniów 10 gr. Cena biletu za strefę Magistrat—Dworzec wynosić będzie 20 gr., dla uczniów 10 gr. (Przedtem wynosiła cena obu biletów 25+25=50 gr., dziś 15+20=35 gr.).

2) Cena biletu miesięcznego w obrębie całego miasta bez ograniczenia liczby przejazdów wynosić będzie 12 zł. 60 gr., uczniowski 6 zł. 30 gr.

Zmiany te wprowadzone zostaną od 1 maja r.b.

3) Pozatem Dyrekcja wysłała do Katowic swego przedstawiciela, by zbadał na miejscu wprowadzone tam ulgi dla robotników. Po powrocie tegoż

przedstawiciela dyrekcja rozpatrzy sprawę, czy nie możnaby takich robotniczych biletów po b. niskich cenach wprowadzić i na terenie Pabjanic.

Sprawa powyższa byłaby uregulowaną w ciągu miesiąca, tak że z dniem 1 czerwca robotnicy mogliby korzystać z bardzo tanich biletów.

4) Bieg tramwajów zostanie przyspieszony, tak że tramwaj kursować będzie co 20 minut.

Jak z powyższego wynika, dzięki staraniom obecnego Magistratu miasto osiągnęło niewątpliwie duże korzyści. Niedosć, że sprawa cen biletów została unormowana, lecz najważniejsze jest to, że znikną wkrótce szyny kolejowe z głównych arterij naszego miasta.

Sprawy rozstrzygnięte na powyższej konferencji były stale poruszane przez Gazetę Pabjanicką, która nie ustawała ani na chwilę w walce o dobro miasta.

Dzięki zręcznym posunięciom Magistratu, wszystkie te bolączki zostały nareszcie usunięte!

Gazeta Pabjanicka,
22.04.1928



Tramwaje lichy chodzą!

Jak wiadomo, tramwaje nasze otrzymują prąd z elektrowni łódzkiej. W remizach znajdują się t. zw. prostowniki, które przetwarzają prąd z

elektrowni na odpowiadający potrzebom tramwajów.

W ostatnich tygodniach Dyrekcja Tramwajów sprowadziła do remiz prostowniki nowego systemu.

Ponieważ robotnicy nie są obeznani z maszynami nowego systemu, prostowniki często zawodzą i tramwaje stoją.

Od kilku dni niema prawie doby, aby tramwaje nie stanęły, naskutek zepsucia się prostowników. Przerwy w ruchu są b. niewygodne dla podróżujących, którzy w coraz to większej ilości zaczynają posługiwać się koleją.

Po ostatniej zwwyżce cen biletów frekwencja na tramwajach znacznie spadła. Przyczyniają się do tego i ciągle przerwy w ruchu opisane powyżej

Gazeta Pabianicka,
31.07.1927

Wymiana szyn i lekceważenie pasażerów.

Ze Koleje Dojazdowe wymieniają dotychczasowe szyny kolejowe na żłobkowe na odcinku od fabryki R. Kindlera do stacji, to bardzo pięknie, jakkolwiek wymiana ta powinna była nastąpić już dawno, ale że przy tej sposobności Koleje lekceważą interesy pasażerów, zamieszkających na peryferiach miasta i korzystających z tramwaju przez miasto, to bardzo brzydko.

Otóż Koleje, zamykając w dniu 23 b. m. linię tramwajową od fabryki R. Kindlera, nie uprzedziły o tem tych, którzy na początku lipca nabywali bilety miesięczne przez Pabjanice.

Nie można przypuszczać, żeby Koleje Dojazdowe, które przecież nie są kramikiem, lecz poważnem przedsiębiorstwem, nie wiedziały w końcu czerwca, co będą robiły w czwartym tygodniu lipca!

Nie można również chyba przypuszczać, że chodziło Kolejom o te kilka złotych za czwarty „zamknięty” tydzień, tembardziej, że niektórzy pasażerowie zadadzą sobie trud napisania listu do dyrekcji i wyrewindykują swoją należność. O tem Koleje wiedzą.

A więc trzeba uważać to zamknięcie linii bez uprzedzenia za wyraz niedbalstwa i lekceważenia pasażerów.

Należy zaznaczyć, iż nie po raz pierwszy tak postępują Koleje.

Nie chcemy być wulgarni i nie mamy zamiaru przypominać przysłowia o nosie i tabakierce.

Władze miejskie powinny się tą sprawą zainteresować i uniemożliwić w przyszłości czynienie obywatelom tego rodzaju niespodzianek.

Gazeta Pabianicka,
28.07.1929



Stare, brudne, rozklekotane pudła kursują na liniach tramwajów podmiejskich.

Ludność okolicznych miast prosi magistrat Łodzi o interwencję.

Niejednokrotnie poruszaliśmy już sprawę nienormalnych stosunków, panujących na łódzkich kolejkach dojazdowych, wyczekując nadaremnie poprawy. Zarząd nie uważał za stosowne zainteresować się tem, w jaki sposób podróżują ludzie, zmuszeni do korzystania z tego środka komunikacji.

Dzieje się tak już od dłuższego czasu i mimo ciągłych utyskiwań podróżnych, mimo masowych skarg, wnoszonych do zarządu, nikt na to jeszcze nie zareagował w odpowiedni sposób i nikt nie przyczynił się do naprawy tych stosunków.

Niedawno jeszcze donosiliśmy, iż na tramwajach podmiejskich panują tak nie znośne i niespotykane nigdzie warunki jazdy, że tramwaje odchodzą i przychodzą nie według rozkładu jazdy stoją na niektórych stacjach po pół godziny a nawet po godzinie, aczkolwiek „urzędowy”

rozkład przewiduje tylko 10 i 15-minutowe przystanki.

Jak nas informują, nie zmieniło się nic na lepsze pod tym względem, nawet w wielu wypadkach

sytuacja się pogorszyła.

Dziś pragniemy poruszyć i inną, nie mniej żywotną sprawę. Na całym świecie, gdziekolwiek kursują tramwaje, zarząd eksploatujący linię ma za obowiązek co kilka lat przeprowadzać gruntowne remonty kursujących wozów, a co pewien czas zupełnie

wyciągać stare wagony i zastępować je nowymi.

Na liniach dojazdowych nie uznawane są remonty wagonów, a tembardziej nie uznawana jest zasada wymiany zniszczonych wagonów na nowe. Eksploatując linię, wprowadzając co kilka miesięcy nie zwykle wysokie podwyżki taryfowe, zarząd kolejek dojazdowych absolutnie

nie dba o wygodę swych pasażerów, którzy zmuszeni są odbywać jazdę w roztrzęsionych, starych pudłach, przepełnionych do ostatniego miejsca, na stopniach i buforach. Sciśk panuje tam niemiłosierny. Gdy tramwaj po kilkudziesięciominutowej podróży przybywa na miejsce, pasażerowie nie czują formalnie swych członków, mają odgniecione i poodbijane boki i kłną na czem świat stoi.

Niestety, towarzystwo eksploatacyjne ma zarazie monopol — ci, którzy muszą jechać z Łodzi do okolicznych miasteczek i z powrotem, nie mogą użyć innych środków lokomocji i zmuszeni są w dalszym ciągu korzystać z roztrzęsionych pudł LKKD.

Najwyższy czas, by te nienormalne stosunki się skończyły. Pasażer, płacąc słoną cenę za bilet

może żądać minimum wygód.

ma do tego prawo. Magistrat łódzki projektuje wprowadzenie autobusów podmiejskich. Jest to wprowadzić inwestycja bardzo kosztowna, śmiało jednak możemy twierdzić, że zamortyzowałaby się szybko i pewnie. Tysiączne rzesze pasażerów chętniej korzystałyby z nowych wygodnych autobusów, aniżeli starych, rozklekotanych, brudnych i

niewygodnych tramwajów podmiejskich. Ale nim to nastąpi warto, by się ktoś kompetentny zainteresował stanem tramwajów podmiejskich i przyczynił się do najrychlejszego doprowadzenia ich do możliwego stanu. —s—

Ilustrowana Republika, 17.08.1929



Tramwaje dojazdowe powinny być opalone w okresie zimowym

Elektryczne kolejki dojazdowe należą do tych nielicznych przedsiębiorstw użyteczności publicznej, które kierują się zasadą wyciągania ze swego monopolowego przywileju, jaknajwiększych zysków od społeczeństwa, nie dając wzajemian za to nic, albo prawie nic.

Pomijając już kwestię, że dyrekcja kolei dojazdowych dotąd nie poczyniła żadnych inwestycji w kierunku uruchomienia nowych, czystych i wygodnych wagonów, biorąc chociażby przykład z dyrekcji tramwajów łódzkich, która pod każdym względem dba o wygodę i dobro publiczności, zwrócić tu należy uwagę na okoliczność bardzo w chwili obecnej aktualną, a mianowicie na okrutne zimo, panujące we wszystkich kursujących wagonach.

Dlaczego właściwie tramwaje dojazdowe nie są opalone? We wszystkich miastach zachodu, gdziekolwiek kursują tramwaje elektryczne, wprowadza się elektryczne ogrzewacze do wagonów, by pasażerowie w chłodne dni nie marzli podczas jazdy.

Tak jest oddawna na Pomorzu, w Warszawie również czynione już są podobne próby. A kolejki dojazdowe łódzkie, które w pierwszym rzędzie winny się były zaopatrzyć w aparaty do ogrze-

wania wagonów, nie pomyślały jeszcze o tem i nadal nie myślą.

Należy wziąć pod uwagę, że o ile w tramwajach miejskich, których kursy są bardzo krótkie, można się jakoś obejść bez ogrzewania, o tyle w tramwajach dojazdowych jest to poprostu nie dopomysłenia.

Pasażerowie którzy muszą odbywać codziennie podróże z Łodzi do Zgierza, Pabjanic, Aleksandrowa itd. przeziębiam się po drodze i nabawiają się niekiedy poważnej choroby.

Gdy wspomnimy jeszcze, że wagony tramwajów dojazdowych są staremi rozklekotanymi pudłami, które wiatr przewiewa ze wszystkich stron, łatwo zrozumieć, jakie męki przenosić musi pasażer, który zmuszony jest korzystać z dojazdów W.K.E.D.L.

Jesteśmy zdania, że dyrekcja kolei nie powinna w ten sposób wykorzystywać swego przywileju monopolowego. Pobierając dość słone opłaty za przejazd nie dba ona pod żadnym względem o wygodę i zdrowie swych pasażerów. O ile zarząd kolei tego nie rozumie, powinny mu o tem przypomnieć władze nadzorcze. Na tak długich dystansach puszczanie nieopalonych wagonów nie powinno mieć miejsca.

Ilustrowana Republika, 29.12.1929



Zimowa choroba tramwajów.

Jest rzeczą dobrze znaną, że dyrekcja Łódzkich Kolejek Dojazdowych mało troszczy się o swoich pasażerów, stosując zasadę ponoszenia jak najmniejszych wydatków, boć to prowadzi do największych zysków. Od wielu lat nie widać żadnych inwestycji w taborze, brud i niedbałość są cechą zmienną naszych tramwajów. Do ogólnych bolączek przybywa w porze zimowej chłód.

Przed paru laty, kiedy konkurencja samochodowa stawiała się dla tramwajów groźną, kiedy Ruda Pabianicka przeprowadzała bojkot tramwajów, zdecydowano się zainstalować w pierwszym wozie tramwajowym piecyki elektryczne, które przez jedną zimę jako tako ogrzewały wagon. Ale piecyki te były widocznie więcej niż prowizoryczne, bo w latach następ-

nych nie dawały żadnego efektu, a dziś po dawnemu w tramwajach marzną się. Oczywiście dyrekcja tramwajów jest panem sytuacji, bo zmonopolizowała w swoich rękach i dojazd do Łodzi autobusami, żadnej konkurencji nie obawia się, a pasażerowie mogą sobie kiwać palcem w bucie, to im będzie ciepłej.

Ludność Pabianic jednak uważa, że wysoka cena biletów tramwajowych nakłada na dyrekcję obowiązek przynajmniej traktowania swoich pasażerów oraz zapewnienia im aż nazbyt elementarnych wygód, do jakich bezspornie należy porządne ogrzewanie wozów w porze zimowej.

Sądzymy, że nasze, może nieco cierpkie uwagi, odniosą pożądany skutek.

Gazeta Pabianicka,
6.12.1936

Nieporządki w tramwajach.

Mieszkańcy Pabianic stale uskarżają się na niedbałość dyrekcji ŁWEKD. Żadnych udogodnień nie robi się dla pasażerów, jedynie tylko ściągają się opłaty za przejazdy.

Poczekalnie brudne, w Pabianicach tramwaje zbyt rzadko kursują i doprosić się nie można o polepszenie warunków.

Ostatnio, wbrew przepisom obowiązującym, w tramwajach nie ma zupełnie firanek, jako zasłonek od słońca.

Jest zamiar za pośrednictwem Rady Miejskiej zwrócić się w tej sprawie do Ministerstwa Komunikacji, aby przypomnieli Dyrekcji Kolejek o obowiązujących przepisach.

Gazeta Pabianicka,
30.07.1938





Tramwaj U-104
z doczepami GE-58
na ul. Warszawskiej
w Pabianicach,
widok z okresu
międzywojennego
(pocztówka wydana
w okresie II wojny
światowej)
(ze zbiorów Muzeum
Miasta Pabianic)



Wagon silnikowy U-104
na ul. Zamkowej
w Pabianicach,
widok z okresu
międzywojennego
(pocztówka wydana
w okresie II wojny
światowej)
(ze zbiorów Lucjana
Młynarczyka)

Kolejki dojazdowe spotkały się w połowie lat 20. XX w. z narastającą konkurencją ze strony prężnie rozwijającej się komunikacji autobusowej. Według danych z 1929 r. (z memoriału ŁWEKD wystosowanego do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie z 7 lutego 1929 r.) w województwie łódzkim wydano ponad 300 koncesji, z tego na samej linii pabianickiej działało 46 spółek oferujących przewozy pasażerskie oraz 10 spółek specjalizujących się w przewozach towarowych z łącznym taborem 59 autobusów i 14 ciężarówek.

Autobus mógł przewieźć jednorazowo tylko ok. 35 pasażerów, ale za to przejazd był tańszy, a godziny odjazdów elastyczne. Najczęściej kurs rozpoczynał się po prostu z chwilą zebrania odpowiedniej liczby pasażerów.

Zarząd ŁWEKD był bezsilny pod względem prawnym wobec konkurencji autobusowej. W koncesji otrzymał zezwolenie na budowę i eksploatację linii tramwajowej, ale nie wyłączność na prowadzenie przewozów. Posiadając jednak prawo do wyłącznego użytkowania przystanków rozmieszczonych na długości linii, zabroniono przewoźnikom autobusowym zatrzymywania się na nich i zabierania pasażerów.

Od końca lat 20. próbowano zwalczyć konkurencję pisząc memoriały do władz na szczeblu powiatowym, jak i państwowym, z prośbą o uporządkowanie zasad komunikacji autobusowej. Pisma te warte są lektury, zamiast więc opisywać ich przesłanie przytoczmy fragment jednego z nich:

(...) Ruch autobusowy jest bardzo groźnym konkurentem dla kolei dojazdowych, gdyż na uruchomienie swego przedsiębiorstwa nie potrzebuje tak znacznych kapitałów jak koleje dojazdowe, nie łoży tak kolosalnych sum na inwestycje jak koleje dojazdowe, a wreszcie nie ponosi tych ciężarów państwowych i świadczeń socjalnych jak koleje dojazdowe. (...) Z jakich sfer rekrutują się koncesjonariusze przedsiębiorstw autobusowych, oto z osób o bardzo małej inteligencji, którzy uzyskawszy licencję na prowadzenie samochodu, zakupują autobus – najczęściej starą, zużytą maszynę – i ubiegają się o koncesję autobusową, nic więc dziwnego, że prowadzą przedsiębiorstwo w sposób zupełnie niefachowy (...) Autobusy kursując wzdłuż linii zabierają nam co najmniej przeciętnie dziennie po 2028 pasażerów, przyczem zaznaczyć musimy, że w zestawieniu tem przyjęliśmy minimalną liczbę kursów autobusów i minimalne 558 pasażerów zatem przy cenie biletu 95 gr wpływ dzienny zmniejsza się o 530 zł 10 gr. (...) Zaznaczyć musimy, że zasadniczo nie jesteśmy przeciwnikami ruchu autobusowego, i owszem, jesteśmy zdania, że ruch ten jest niezbędnie potrzebny, ale na tych peryferiach, gdzie dotąd nie ma innej komunikacji t.j. poza obrębem linii kolei dojazdowych. Gdy sprawa ruchu autobusowego w ten sposób zostanie ujęta, to wówczas autobusy nie tylko, że nie będą stanowiły niezdrowej konkurencji dla kolei dojazdowych, ale, przeciwnie będą mogły spełniać tak samo ważną rolę dla gospodarki państwowej, jak dziś spełniają koleje dojazdowe dla głównych linii kolei państwowych (...)⁵³.

W 1930 roku władzom Pabianic swe usługi w zakresie przewozu pasażerów na linii Duży Skręt–Park Wolności zaproponowała warszawska fabryka samochodów „Ursus”. Było to właściwie „utarcie nosa” ŁWEKD zważywszy, że pabianiczanie już od kilku lat apelowali do konsorcjum o przedłużenie linii do Parku.



Wykaz autobusów kursujących na linii ŁÓDŹ-PABIANICE						
Mr. porz. dkowy	Nazwisko i imię przedsiębiorcy względnie nazwa firmy.	Nazwa miejscowości krańcowych połączonych linią komunikacyjną	Ilość kursów dobie / w obydwie strony /	Ilość autobusów posiadanych przez przedsiębiorcę	Ilość miejsc w każdym	Przyjmując 50% zapewnienia autobusów oraz jeden przejazd w obydwie strony dziennie, autobusy przewożą dziennie osób:
1	Sobolewska Weroni	Karta-Łódź	1	1	18	18
2	Jakubiak Bronisł	Szadek-Łódź	1	1	18	18
3	Malanta Józef	Karta-Łódź	1	1	18	18
4	Sobolewska Weroni	Szczerców-Łódź	2	1	1 ton	ciężarowy
5	Nojman Szmul i Goldman Szulem	Szczerców-Łódź	2	1	4 ton	"
6	Landau Jakob	Pabjanice-Łódź	2	1	18	18
7	Karczewski Antoni	Belchatów-Łódź	3	3	14	14
8	Erlich David Szla	Sieradz-Łódź	1	3	12	12
9	Gliksmen Herszlik	Sieruszów-Łódź	1	1	1 ton	ciężarowy
10	Przybylski Klemens	Błaszki-Łódź	1	2	1 ton	"
11	Redman Adolf	Zduńska Wola-Łódź	1	3	18	18
12					18	18
13					16	16
14					16	16
15					18	18
16	Kowalewski Kad.	Łódź-Belchatów	2	1	1 ton	ciężarowy
17	Młocik Chaim	Kalisz-Łódź	1	1	1 ton	"
18	Landau Jakob	Sieradz-Łódź	3	2	16	16
19	Szmulewicz Hersz				12	12
20	Rudy Chaim-Majer	Łódź-Łódź	1	1	1 ton	ciężarowy
21	Pondowski Bajmin	Karta-Łódź	1	1	1 ton	"
22	Neuman Mendel	Karta-Łódź	1	1	1 ton	"
23	Rogosiński Szmul	Sieradz-Łódź	1	1	1 ton	ciężarowy
24	Zwier Chaim					
25	Fajfer Leon	Praszk-Łódź	1	2	16	16
26	Oliszewy Jan				18	18
27					18	18
28	Proszewski Stefan	Łask-Łódź	1	1	18	18
29	Lewkowicz Mendel	Sieradz-Łódź	1	1	16	16
30	Salamonowicz Szmul	Łask-Łódź	1	1	1 ton	ciężarowy
31	Gnieszaw Izrael	Działoszyn-Łódź	1	1	16	16
32	Rokicha Zofja	Sieradz-Łódź	1	1	14	14
33	Szajba Józef	Żelów-Łódź	1	1	16	16
34	Frankiel Szmul					
35	Davidowicz Wolf	Zduńska Wola-Łódź	1	1	1 ton	ciężarowy
36	Berkowicz Jakob					
37	Kramarski Antoni	Wieluń-Łódź	1	1	16	16
38	Graczyk Ludwik	Kalisz-Łódź	1	1	22	22
39	Krzysiek Stefan					
40	Graczykowski Stef.	Zduńska Wola-Łódź	1	1	1 ton	ciężarowy
41	Rogowy Berek	Wieluń-Łódź	1	1	16	16
42	Bram Gerszon	Wieluń-Łódź	1	1	2 ton	ciężarowy
43	arkowicz Lejzor	Wieluń-Łódź	1	2	16	16
44	Korsec Buchnel	Karta-Łódź	1		16	16
45					16	16
46					16	16
47	Mazurowski Kazim.	Sieruszów-Łódź	1	1	16	16
48	Olsztein Lejba	Łódź-Kalisz	1	1	1 ton	ciężarowy
49	Jankowski Mendel					
50	Sylwerowna Nacia					
do przeniesienia					428	

Wykaz przewoźników autobusowych kursujących na linii Łódź-Pabianice sporządzony przez ŁWEKD, sygn. 133, karta 20 w zespole akt Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna 1898-1948 (ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi)



Władze miasta oczywiście przyjęły ofertę i autobusy ruszyły w lutym 1931 r. Przejazd kosztował 75 groszy, wobec czego obniżono cenę biletu na kolejkę z 1 zł na 95 gr. Zabieg ten, jak donosiła prasa, na niewiele się zdał, gdyż *autobusy chodzą pełne, tramwaje zbyt mocno luźne*⁵⁴. W maju natomiast dało się zauważyć kontratak ze strony kolejki. Jak enigmatycznie wzmiankowano w „Gazecie pabianickiej”: *Naskutek jednak sprzeciwu pewnych czynników wyszło zarządzenie, zakazujące kursowania autobusów na tej linii*⁵⁵. Chodziło o fakt, że firma autobusowa miała według umowy ustawić na szosie tablice z oznaczeniem swoich przystanków, zwyczajowo autobusy korzystały bowiem z przystanków tramwajowych. Zakazano więc utrzymywania komunikacji na drodze Łódź–Pabianice do czasu wywiązania się z zapisu umowy. Niestety, prasa nie poruszała więcej tematu dalszych losów korzystania z usług firmy „Ursus”, być może zniknęły one po prostu z linii pabianickiej na zawsze.

**Projek zaprowadzenia
komunikacji autobusowej
w Pabjanicach**

Warszawska fabryka samochodów „Ursus” zwróciła się do magistratu m. Pabjanic z projektem zaprowadzenia stałej komunikacji autobusowej w Pabjanicach na przestrzeni od skrzyżowania do Parku Wolności, która wynosi około 5 kilometrów.

Ponieważ już obecnie istnieje komunikacja tramwajowa, która jest jednak bardzo niedogodna, gdyż tramwaje kursują rzadko (co 20 minut) i nie dochodzą do parku Wolności, który w porze letniej jest licznie odwiedzany przez publiczność, magistrat m. Pabjanic zwrócił się do Dyrekcji Kolejek Dojazdowych z żądaniem przedłużenia linii tramwajowej do parku, na podstawie istniejącej umowy.

Ze względu na to, że dotychczas Dyrekcja tramwaji nie uwzględniła żądania tego magistrat mając tym sposobem rozwiązane ręce, skłoni się do przyjęcia projektu firmy „Ursus”. (w)

Hasło Łódzkie, 27.03.1930



Autobus ŁWEKD i wagon U-104 w okolicach Placu Dąbrowskiego (obecnie Stary Rynek)
(ze zbiorów Lucjana Młynarczyka)

Tymczasem w swych memoriałach Towarzystwo Kolei Dojazdowych zobowiązywało się do zorganizowania ruchu autobusowego na terenie całego województwa łódzkiego. W 1933 roku dodano do Statutu zapis, który pozwalał na zakładanie i prowadzenie innych przedsiębiorstw przewozowych. 20 lipca 1934 r. otwarto pierwszą linię autobusową ŁWEKD na linii Łódź–Sieradz przez Pabianice, Łask, Zduńską Wolę. W dniu inauguracji autobusem podróżowali przedstawiciele łódzkiej prasy. Na potrzeby tego połączenia kupiono trzy autobusy marki Polski Saurer, a garażowano je w zajezdni Chocianowice⁵⁶.



Inauguracja linii z Łodzi do Sieradza 20 lipca 1934 r. Wyjazd z przedstawicielami łódzkiej prasy. Postój w Pabianicach. Autobus marki Polski Saurer.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI 1

WARSZAWA. UL. TERESPOŁSKA 34/36

42.26
40

Złazki Waskotorowe Elektr.
Kolejka Dojazdowa
3 8 4
Al. Piórkowska Nr. 77.
Odpowiedz do

1036-1
36
45
19

DO KŁÓTÓW
193

dnia
podpis

Odpowiadając na list WParów Nr. 2032/35 z dnia 28.XII.35r. niniejszym uprzejmie komunikuję, że cena autobusu marki "SAURER" typu 38LDPL wynosi obecnie 22.67.500.-

Zawsze gotowi do usług, pozostajemy

z poważaniem

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI

Wł. Domański

3/JW/MKŁ. 1

Telefon: PRZETIN - WARSZAWA
Maszyn. Drukarni 10-22-80
Zac. Masz. Dyr. (Adm.) 10-23-85
Zac. Masz. Dyr. (Techn.) 10-18-80
Zac. Biuroch. 10-18-16
- sekretarz 10-14-24
- urzędnik 10-12-44
Zac. Szefa warsztatów 10-18-81
Centrala 9-8-10

dnia 25 stycznia 1936r.
L 191 /S 435
Przy okazywaniu powyższego listu na
te listy

Dziękuję

Wł. Domański

Sprawy autobusowe, 1936 r., sygn. 214
w zespole akt Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne
Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna 1898–1948
(ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi)

Tabor autobusowy kolorystyką nawiązywał do taboru tramwajowego, tzn. został pomalowany na białą z ciemnoniebieskim pasem pod oknami, na którym umieszczono nazwę właściciela, czyli ŁWEKD. Rozpoczęto też starania o uzyskanie koncesji na kolejne połączenia i uzyskano ją 5 maja 1937 r. m.in. na trasy⁵⁷:

- Szadek–Chocianowice przez Łask, Pabianice
- Pabianice–Sieradz przez Łask, Zduńską Wolę
- Pabianice–Łask
- Pabianice–Teodory.

Według umowy koncesyjnej przewozy stałe na liniach przebiegających przez Pabianice miały być wykonywane trzema autobusami marki „Polski Fiat”, typ 621R⁵⁸.



Pierwszy autobus na linii Pabianice–Łask
(ze zbiorów Henryka Marcza)

A co pabianiczanie myśleli o usługach autobusowych ŁWEKD? Czy Towarzystwo zarzucając wcześniej konkurencji złą jakość taboru, jakim przewożono pasażerów, samo było krystaliczne?

Nowa wytwórnia sadzy i dymu.

Przed paru tygodniami Łódzkie Kolejki Dojazdowe uruchomiły na linii Łódź—Łask własne autobusy, zaopatrzone w motory ropowe.

W pierwszej chwili odetchnęliśmy że nareszcie będziemy mogli jeździć do Łasku i Kolumny wygodnymi i czystymi wozami, dotychczasowe bowiem autobusy — to istne brudne pudła. Ale wkrótce przekonaliśmy się dobitnie o słuszności przysłowia: „nie wszystko to ładne, co się świeci”. Autobusy Łódzkich Kolejek Dojazdowych po przejściu przez miasto pozostawiają za sobą tumany dymu i sadzy. Pabjanice, jako miasto fabryczne są

już dostatecznie wyposażone w dym i sadzę, puszczanie więc autobusów o napędzie ropowym uznać należy za niedopuszczalne.

Dalej, jeśli chodzi o cenę biletów za przejazd to również została zbyt wyśrubowana, bo do Kolumny wynosi 1 zł. 20 gr., co w porównaniu z dotychczasowymi cenami stanowi sporą różnicę, a przecież ropa jest grubo tańsza od benzyny.

Obsługa autobusów również nie grzeszy zbytnią uprzejmością.

W sprawie przepuszczania przez miasto tych autobusów, Zarząd Miejski winien zabrać stanowczy głos.

Gazeta Pabianicka, 19.08.06.1934



Cuchnące autobusy.

Plagą Pabianic są cuchnące i dymiące autobusy Ł. W. E. K. D. Niejednokrotnie bolączkę tę poruszano na Radzie Miejskiej, zarząd miejski występował do odnośnych czynników, a wszystko bezskutecznie.

Kierownictwo autobusów dla własnych zysków nie wiele sobie robi z tego, że powietrze w mieście naszym zatrzymują cuchnące dymy. Zysk to grunt, o resztę się nie dba.

Na tym samym stanowisku winien stanąć i zarząd miasta Pabianic.

Należy bezwarunkowo usunąć i nie przepuszczać przez miasto autobusów Ł. W. E. K. D.

Wspomniane autobusy winny mieć miejsce postoju jedynie przy dworcu kolejowym. Stamtąd mogą odjeżdżać do Łasku.

Zatrutowaniem powietrza mogą się zająć władze gminne i powiatowe. Miasto nasze radykalnie pozbędzie się tej plagi.

Dyrekcja tramwajów winna wydawać w Pabianicach na każdym przystanku bilety kombinowane, dające prawo na jazdę do stacji kolejowej, skąd każdy pasażer będzie mógł cuchnącym autobusem udać się w stronę Łasku.

Powrót z Łasku do Pabianic winien posiadać również kombinowane bilety, na mocy których pasażer przy dworcu kolejowym przesiadałby się do tramwaju z prawem wysiadania przy przystankach znajdujących się w obrębie miasta Pabianic.

Tym sposobem pasażerowie mieszkańcy m. Pabianic mieliby nawet

większą wygodę niż obecnie. Nie byłoby zmuszeni przybiegać na plac Generała Dąbrowskiego, lecz mogliby wsiadać i wysiadać na każdym przystanku tramwajowym w mieście.

Zarząd miejski winien energicznie postawić swoje żądania, gdyż wygodą i zdrowotność miasta są ważniejsze od zysków akcjonariuszów Ł. W. E. K. D.

Dym i sadze z autobusów.

Jesteśmy gorącymi zwolennikami rozwoju automobilizmu we wszystkich jego formach, lecz zmuszeni jesteśmy zwrócić uwagę odnośnych władz na wysoce anormalne zjawisko, codziennie spotykane na najruchliwszych ulicach naszego miasta, o czym zresztą już niejednokrotnie pisaliśmy.

Przez Pabianice kursują wielkie autobusy Łódzkich Kolei Dojazdowych. Autobusy te posiadają ropowy napęd, który wytwarza znaczną ilość cuchnącego dymu i sadzy. Auta o napędzie benzynowym posiadają odpowiednie tłumiki, które szofer obowiązany jest przez miasto zamykać, i tym sposobem zmniejszać zanieczyszczanie powietrza dymem benzynowym. Inaczej rzecz przedstawia się z autobusami Kolejek Dojazdowych, które, jadąc przez miasto, pozostawiają za sobą chmury cuchnącego dymu.

Szoferzy tych autobusów urządzają sobie zabawę, polegającą na formalnym wędzeniu przechodniów.

Ludzie złorzeczą, lecz nie mogą na to znaleźć żadnej rady.

Sprawą tą winny wreszcie zainteresować się władze miejskie i władze bezpieczeństwa. Dyrekcja Kolejek Dojazdowych nie może sobie lekceważyć zdrowia mieszkańców naszego miasta.

Jeżeli ten typ wozów nie posiada odpowiednich urządzeń tłumikowych, nie mogą one kursować przez Pabianice.

Sądzymy, że przepisy sanitarne w równej mierze obowiązują wszystkich.

Autobusy Kolejek Dojazdowych nie mogą tych przepisów ignorować i narażać na szwank zdrowia mieszkańców Pabjanic.





Autobus marki Polski Saurer na trasie Łódź–Łask 1935 r.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)

Historia podmiejskiej komunikacji autobusowej skończyła się wraz z wybuchem II wojny światowej. Znaczną część taboru zarekwirowało wojsko polskie już w pierwszych dniach września 1939 r. Z raportu ŁWEKD z dnia 31 grudnia 1945 r. wynika, że okres okupacji przetrwał tylko jeden autobus marki polski fiat, który i tak jeszcze w tym samym roku został przerobiony na samochód ciężarowy⁵⁹.

Na ponowny rozwój komunikacji autobusowej Pabianice musiały poczekać do lat 70. XX w.

Zainteresowanie pasażerów wzbudzały także miejsca, gdzie oczekiwano na tramwaj. Nie wszystkie przystanki były wyposażone w poczekalnie, a te, które pasażerowie mieli do dyspozycji, nie zawsze odpowiadały ich wymaganiom.

W świadomości pabianiczian zapisał się szczególnie jeden z przystanków, usytuowany na Dużym Skręcie, który jeszcze w pierwszych latach nowego tysiąclecia spełniał swoją funkcję. We wrześniu 2014 r. został odnowiony i ustawiony przy budynku Muzeum Miasta Pabianic na czas trwania wystawy „Przystanek Pabianice. Z historii miejskiej komunikacji”. Obecnie przechowywany jest przez Zakład Gospodarki Mieszkaniowej w Pabianicach.

Gazeta Pabianicka,
31.12.1937

Poczekalnia Ł. W. E. K. D.

Dyrekcja Ł.W.E.K.D. w Łodzi pobierając nadmierne opłaty za bilety tramwajowe na przestrzeni Łódź-Pabianice i czerpiąc z tego źródła dochody, o reszcie nie dba.

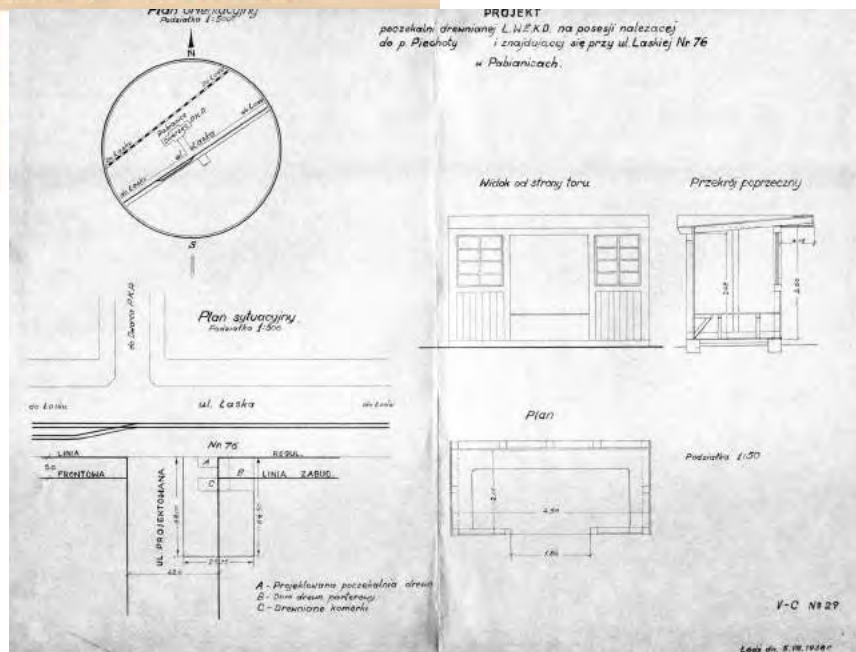
Kilkakrotnie poruszano sprawę zbudowania krytej poczekalni na tak zwanym dużym skręcie. Dyrekcja głucho jest na to wezwanie i nie dba zupełnie o wygodę pasażerów.

W Pabianicach w pobliżu magistratu do użytku publiczności przeznaczoną jest murowana poczekalnia. Stan tej poczekalni jest opłakany. Brudy, podłoga niemyta, zimno, brak miejsca do siedzeń i t.d. To nie jest poczekalnia ale prosto szopa wprawdzie

murowana, gdzie dozwolone jest publicznie stać pod dachem.

Miejskie władze sanitarne powinny od czasu do czasu odbyć kontrolę i dyrekcję Ł.W.E.K.D. pociągnąć do odpowiedzialności za stan anty-sanitarny.

Przepisy o poczekalniach winny być szanowane i ściśle przestrzegane przez dyrekcję Ł.W.E.K.D.



Projekt poczekalni drewnianej
ŁWEKD na posesji należącej
do p. Piechoty i znajdującej się
przy ul. Łaskiej 76 w Pabianicach
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji
Miejskiej MPK Łódź)





Wiata przystankowa na Dużym Skręcie
w Pabianicach, 1996 r.
(ze zbiorów Wojciecha Dębskiego)



Wiata przystankowa na Dużym Skręcie
w Pabianicach, 2007 r.
(ze zbiorów Wojciecha Dębskiego)



Poczekalnia drewniana z Dużego Skrętu
w Pabianicach ustawiona przed siedzibą
muzeum na czas trwania wystawy
o historii pabianickiej komunikacji,
2014 r.

Po wybuchu II wojny światowej rozpoczął się proces przejmowania obu przedsiębiorstw komunikacyjnych (KEŁ i ŁWEKD) przez władze okupacyjne. W 1940 r. przedsiębiorstwa tramwajowe zostały przejęte przez HTO – Główny Urząd Powierniczy-Wschód, a ich komisarycznym zarządcą do 1942 r. był Karl Marder – burmistrz Łodzi. Udziały Polaków i Żydów w spółkach zostały skonfiskowane, w ŁWEKD stanowiły one 30% ogółu, a przejęte akcje podzielono pomiędzy powiaty graniczące z Łodzią. Nastąpiła także zmiana nazwy ŁWEKD, najpierw na Litzmannstädter Schmalspurige Elektrische Zufuhrbahn, A.G., a następnie na Litzmannstädter Elektrische Zufuhrbahnen, A.G. (LEZ). W 1944 r. podpisano pomiędzy LES (dawna Kolej Elektryczna Łódzka) a LEZ (dawne ŁWEKD) umowę o tzw. „Wspólnocie przedsiębiorstw na okres wojny”. Dyrektorem został inż. Hipolit Alertz⁶⁰.

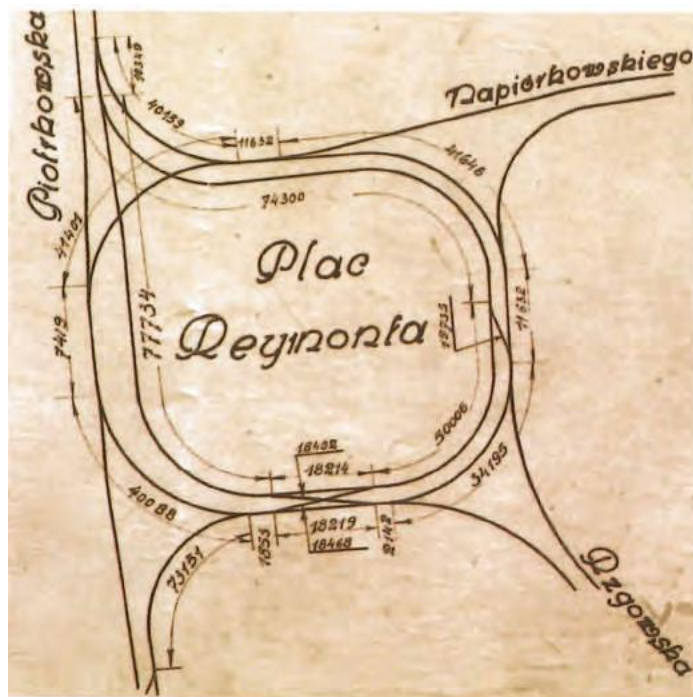


Wagon silnikowy U-104 z doczepami U-104 i GE-58 na ul. Zamkowej w Pabianicach, okres okupacji hitlerowskiej
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)

Pierwsza krańcówka linii pabianickiej w Łodzi mieściła się na ulicy Piotrkowskiej między Górnym Rynkiem (obecnie Plac Reymonta), a Placem Leonharda (obecnie Plac Niepodległości) i była krańcówką wekslową. Poczekalnia znajdowała się naprzeciw w budynku przy Piotrkowskiej 290. Narastający z biegiem lat ruch zaczął utrudniać motorniczym manewry wagonami kolejki. W końcu lat 30. XX w. władze miasta zaproponowały zarządom obu przedsiębiorstw, KEŁ i ŁWEKD, zbudowanie węzła komunikacyjnego na placu Leonharda. Między spółkami doszło jednak do konfliktu. Koleje Elektryczne Łódzkie nie zgadzały się na współuczestnictwo w projekcie ŁWEKD z powodu toczącego się procesu o usunięcie wszelkich torów kolejki podmiejskiej z granic miasta.

Problem rozwiązał dopiero okupant niemiecki podczas II wojny światowej. Zlikwidowano wekslowaną krańcówkę na ulicy Piotrkowskiej, skierowując od 12 czerwca 1940 r. pociągi w objazd dookoła Friesen-platz (obecnie Plac Reymonta)⁶¹. W 1943 r. rozpoczęto prace przy budowie nowej krańcówki, w formie pętli, na pobliskim Süd Ringu (obecnie Plac Niepodległości), którą oddano do użytku 19 czerwca 1943 r.⁶² Około 1944 r. wybudowano tu również budynek dyspozytorni, który istnieje do dnia dzisiejszego.

Ponadto złagodzano łuk torów na Dużym Skręcie, gdzie dość często dochodziło do wykolejenia wagonów i wybudowano tu drugi tor.



Układ torów na Placu Reymonta – wspólnej krańcówce dla linii pabianickiej i tuszyńskiej w latach 1940–1943
(z archiwum ZTiS MPK – Łódź Sp. z o.o.)



Budowa pętli
przy Süd Ring (obecnie
Plac Niepodległości)
w Łodzi, 1943 r.
(ze zbiorów Muzeum
Komunikacji Miejskiej MPK
Łódź)





Pętla na Süd Ring w Łodzi,
1943 r.

fot. W. Genewein

(ze zbiorów Muzeum Komunikacji
Miejskiej MPK w Łodzi)



Wagony LEZ (na plac wjeżdża
wagon towarowy Karlsruhe),
Süd Ring w Łodzi, 1943 r.

fot. W. Genewein

(ze zbiorów Muzeum Komunikacji
Miejskiej MPK w Łodzi)

W okresie okupacji hitlerowskiej wagony podmiejskie zachowały swoją niebieską kolorystykę z kremowym pasem okna. Po środku obu burt umieszczono okupacyjny herb Łodzi, zaś u dołu skrót nazwy przedsiębiorstwa, LEZ. Zgodnie z wymogami obrony przeciwlotniczej w wagonach silnikowych przesłonięto przedni reflektor maskownicą tak, że dawał on tylko smugę światła.

Po raz pierwszy w długoletniej historii kolejki podmiejskiej została wprowadzona numeracja, linia pabianicka otrzymała numer 70. Dotychczasowe opracowania datują ten fakt na 1 listopada 1940 r.

W czasie okupacji pojawiła się dodatkowa klasa „Nur für Deutsche”. W składzie dwu lub trzy wagonowym zawsze zajmowała wagon silnikowy. W taborze jednowagonowym dla Niemców wydzielano jego przednią część. Złamanie tej zasady przez Polaków groziło karą więzienia. W lipcu 1941 r. Polakom zabroniono jeździć bez zezwolenia w niedziele i święta tramwajami podmiejskimi. Zakaz ten nie dotyczył osób, które dojeżdżały w tych dniach do pracy.



Wagon silnikowy U-104 z doczepami U-104 i Mainz na pabianickiej linii nr 70, ul. Warszawska, 1944 r.
fot. Hedwig Hilkenbach (udostępnione przez Łukasza Stefańczyka)





Tramwaj typu U-104 z doczepami U-104 i Mainz na przystanku odjazdowym do Pabianic na ul. Adolf Hitler Strasse (obecnie Piotrkowskiej) w Łodzi, 1943 r.
fot. W. Genewein (ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK w Łodzi)



Trójwagony skład wagonów U-104 pabianickiej linii 70 zawracający na Friesen-Platz (obecnie pl. Reymonta) w Łodzi, widok w kierunku ulicy Rzgowskiej, 1943 r.
fot. W. Genewein (ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK w Łodzi)

Dotychczas datowano poniższą serię fotografii na dzień 5 XI 1939 r. czyli tzw. „Dzień wyzwolenia Volksdeutschów spod przemocy polskiej”.

Dzięki relacji Sigurda Hilkenbacha wiemy, że jest to marsz propagandowy z 30 I 1944 r. upamiętniający 11. rocznicę dojścia Hitlera do władzy.

Sigurd Hilkenbach jako 13 latek wraz z grupą uczniów berlińskiego Luisengymnasium został ewakuowany do Pabianic w ramach akcji KLV i przebywał w mieście w latach 1943–1944.



Przemarsz hitlerowskich formacji nazistowskich (fot. z lewej) i Hitlerjugend (fot. z prawej), w tle tramwaj U-104 z numerem 70, przypisanym linii pabianickiej, 30 stycznia 1944 r. (ze zbiorów Henryka Marczaka)



Przemarsz formacji hitlerowskich, w tle tramwaj U-104 z widocznym numerem 70, przypisanym linii pabianickiej, 30 stycznia 1944 r.
(ze zbiorów Henryka Marcza)



Wagon silnikowy U-104 z doczepami U-104 na Schlossstrasse (obecnie ul. Zamkowa) w Pabianicach z widocznym numerem linii pabianickiej – 70, przed 1943 r. (ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)

W latach okupacji na stanowiskach konduktorów po raz pierwszy w historii kolejek dojazdowych zaczęły pracować kobiety. Pierwsze z nich pojawiły się w 1941 r., w większości były kierowane do pracy przez Arbeitsamt. Z czasem wiele dziewcząt samodzielnie zatrudniało się na tramwajach, chcąc w ten sposób uniknąć wywiezienia na roboty. Po zakończeniu okupacji wiele z tramwajarek porzuciło pracę z dnia na dzień.



Pabianickie tramwajarki, 1941 r.
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)



W 1942 r. zostały uruchomione dodatkowe pociągi na trasie z Pabianic na Widzew w Łodzi. Jeździli nimi mieszkańcy Pabianic zatrudnieni w fabryce włókien sztucznych Zellgarn (późniejsze zakłady włókien sztucznych „Anilana”). Przewożono ich w dwóch kursach wagonami U-104 z dwiema doczepkami, czyli jednorazowo przewożono ok. 200–250 osób. Pociągi były dostępne i dla innych pasażerów, ale jako zakładowe zatrzymywały się tylko na przystankach na których wsiadali pracownicy Zellgarnu. Tabor wyjeżdżał z Chocianowic o 3.20, jechał do Pabianic, a następnie przez dzisiejszy Plac Niepodległości, ul. Piotrkowską i Al. Piłsudskiego dojeżdżał na Widzew. Po południu przebywał tę samą trasę. Połączenie funkcjonowało do końca wojny⁶³.

Trójwagony U-104 jako pociąg specjalny, tzw. „Sonderzug”, na Schlosstrasse (obecnie ul. Zamkowa) w Pabianicach (fot. ze zbiorów Miki Kobylńskiej, udostępnił Wojciech Dębski)

Na linii pabianickiej uruchomiono także tramwaje zwane „Eilzug”⁶⁴. Przeznaczone były tylko dla Niemców, którzy mieszkali w Pabianicach, a dojeżdżali do pracy do Łodzi. Były to trzy lub cztery kursy poranne i popołudniowe. Trasa zaczynała się przy fabryce Kindlera, a kończyła na łódzkiej krańcówce linii pabianickiej. Tramwaje te jeździły na całej trasie z maksymalną szybkością i zatrzymywały się tylko na Marysinie (zbieg ul. Rudzkiej i Pabianickiej). Całą trasę pokonywały w 25 minut, podczas gdy normalny kurs trwał ok. 40 minut. Co ciekawe, miały pierwszeństwo przed kursami jeżdżącymi według rozkładu. „Eilzug”, choć wyjeżdżał z Łodzi ok. 7 minut po tramwaju rozkładowym, był przepuszczany na Małym Skręcie, gdzie kończył się podwójny tor. Tak samo wyglądała sytuacja w Pabianicach, normalny kurs przepuszczał pociąg specjalny przy kościele św. Floriana, gdzie znajdowała się mijanka.

Hiermit wird bescheinigt, dass der Besitzer der Gefolgschaftskarte in unserer Firma beschäftigt ist.

FABRIK NI TÖCHER UND WEBWARENDRUCKEREI „RODHALANKA“
10B. OCHŁ. KUCHASSAN
FABRIK NI TÖCHER
10B. OCHŁ. KUCHASSAN
Stempel u. Unterschrift des Arbeitgebers

Vierteljahr	Jahr	Bestätigung des Arbeitgebers
I	1940	<i>[Signature]</i>
II	1940	<i>[Signature]</i>
III	1940	<i>[Signature]</i>
IV	1940	<i>[Signature]</i>

Lodzer Schmalspurige Elektrische Zufuhrbahnen A.-G.

Gefolgschaftskarte Nr. 0127
für das Jahr 1940 *127*



berechtigt den Arbeitnehmer zur Lösung einer Fahrkarte nach ermäßigtem Tarif auf der Teilstrecke

PABIANICZKA ŁÓDŹ

Der Fahrkartengeltner
Datum *[Signature]*

- Der Arbeitnehmer erhält die Gefolgschaftskarte (gegen Vorlage einer entsprechenden Bescheinigung des Arbeitgebers) bei den zuständigen Fahrdienstleitern in:
Helenówek
für die Strecke:
Lodz — Zgierz — Ozorkow und Lodz — Aleksandrow, Chocianowice
für die Strecke:
Lodz — Pabianice und Lodz — Ruda — Tuszyn
B r u s
für die Strecke:
Lodz — Konstantynow — Lutomiersk.
- Die Gefolgschaftskarten werden nur für die Strecken ausgestellt, die sich aus der Arbeitsstelle und Wohnungsstelle ergeben.
- Die Gefolgschaftskarte muss vom Arbeitgeber durch Unterschrift und Firmenstempel bescheinigt werden, wobei die Bescheinigung alle Vierteljahre erneuert werden muss.
- Die Gefolgschaftskarte ist ungültig:
a) an Sonn- und Feiertagen;
b) falls der Arbeitnehmer den Wohnungsort oder den Arbeitsplatz gewechselt hat;
c) beim Fehlen der Bescheinigung des Arbeitgebers auf dem laufenden Jahresviertel.

Pracownicza karta kontrolna zezwalająca na przejazd tramwajami LEZ z miejsca zamieszkania do miejsca pracy w dni powszednie, 1940 r. (porównaj z legitymacją robotniczą na str. 56) (ze zbiorów Henryka Marcza)

Po zakończeniu okupacji obie spółki (KEŁ i ŁWEKD) powróciły na krótko do dawnych nazw i wznowiły działalność na starych zasadach, najpierw pod nadzorem Zarządu Przedsiębiorstw Miejskich m. Łodzi, a następnie pod zarządem Ministerstwa Komunikacji. Z tramwajów wycofano jedynie numerację wprowadzoną przez okupanta i przywrócono tablice kierunkowe. Jako pierwsza po wojnie, już na przełomie stycznia i lutego, ruszyła komunikacja na linii zgierskiej. Wkrótce uruchomiono także linię pabianicką, choć w pierwszych miesiącach z powodu zniszczenia mostu (wiaduktu) na ul. Pabianickiej tramwaje dojeżdżały tylko do zajezdni Chocianowice. Linię zasilala przez pewien czas elektrownia z zakładów „Krusche i Ender”. Z dniem 18 kwietnia 1945 r. tramwaje łódzkie i linie podmiejskie przejęto w tzw. Przymusowy Zarząd Państwowy. W obu przedsiębiorstwach powołano pięcio-osobowe zarządy, w skład których weszli dyrektorzy, po dwóch przedstawiciele załogi i delegat ministerstwa⁶⁵.

Dyrekcja Okręgowej Kolei Państwowej w Łodzi, Wydział Kolei Wąskotorowych w piśmie z 16 października 1945 r. skierowała do WRN w Łodzi prośbę o składanie wniosków przez poszczególne Rady Narodowe, dotyczących *przebudowy, modernizacji, względnie rozbiórki kolei wąskotorowych bez względu na to, czy stanowią one własność państwową, samorządową czy też prywatną*⁶⁶. Prezydium MRN w Pabianicach podało pewne wytyczne MRN i we wniosku pabianickim miały się znaleźć:

- przedłużenie linii tramwajowej do Łasku, co uznano nawet za konieczność. Sprawa budowy takiego połączenia była omawiana przez sejmik powiatowy w roku 1922 i pozostawała aktualna do wybuchu wojny. Realizację wstrzymywały m.in. trudności przy wykupie ziemi pozostającej w rękach prywatnych,
- zlikwidowania strefy płatniczej Pabianice Magistrat,
- zaprowadzenia na linii Pabianice–Łódź połączeń bezpośrednich co godzinę w czasie największego nasilenia ruchu i zwiększenie częstotliwości odjazdów do 20 minut w dzień powszedni i 15 minut w niedziele (czyli przywrócenie stanu sprzed 1 września 1939),
- Prezydium wystąpiło z wnioskiem do MRN w Pabianicach o zaprojektowanie linii tramwajowej do Dłutowa oraz zaprojektowanie linii obwodowej w mieście,
- zaprojektowanie połączenia tramwajowego od stacji towarowej w Pabianicach, przez północne dzielnice miasta z fabrykami: Jankowski, Papiernia Steinhagen i Saenger, fabryka chemiczna CIBA, zakłady włókiennicze „Krusche i Ender”⁶⁷.

Nie wiemy, czy postulaty te trafiły do Zarządu Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych, natomiast z pewnością w styczniu 1946 r. wpłynęła uchwała MRN w sprawie zniesienia strefy płatniczej Pabianice Magistrat. Miesiąc później prezydent miasta Władysław Dolecki wraz z przewodniczącym MRN Stanisławem Czwórką uzgodnili z dyrekcją ŁWEKD obniżkę cen za przejazd tramwajami w granicach miasta i wprowadzenie jednej strefy płatniczej na trasie Dworzec Kolejowy–Duży Skręt. Ustalono, że bilet normalny będzie kosztować 5 zł, postanowiono też wnioskować o ustalenie biletów uczniowskich na tej trasie w cenie 1 zł⁶⁸.



TARYFA OSOBOWA

Łódzkich Wąskotorowych Elektr. Kolei Dojazdowych

Ceny biletów

Trasa	Jednorazowe		Abonam. robocze		Abonam. uczn.	
	normalne	ulgowy	zjazd.	międzyz.	zjazd.	międzyz.

Łódź, Plac Wolności — Zgierz — Ozarków

Łódź - Julianów	8	4	10	40	5	20
" - Jagiellońska	16	8	20	80	10	40
" - Chełmy	24	12	30	120	15	60
" - Zgierz Mag.	32	16	40	160	20	80
" - " Pl. Kili	32	16	40	160	20	80
" - Probuszka, I	40	20	50	200	25	100
" - Lutomiersz	48	24	60	240	30	120
" - Rosanów	56	28	70	280	35	140
" - Stówek Sak.	64	32	80	320	40	160
" - Ozarków Las	72	36	90	360	45	180
" - Ozarków	80	40	100	400	50	200

Łódź, Plac Wolności — Aleksandrów

Łódź - Konopielce	8	4	10	40	5	20
" - Zabłotno	16	8	20	80	10	40
" - Reymontów	24	12	30	120	15	60
" - Romanów	32	16	40	160	20	80
" - Aleksandrów	40	20	50	200	25	100

Łódź, Plac Wolności — Konstantynów — Lutomiersk

Łódź - Żdrowie	8	4	10	40	5	20
" - Górny Brzeź	16	8	20	80	10	40
" - Srebrna	24	12	30	120	15	60
" - Konst. Pl. Kos.	32	16	40	160	20	80
" - Żabinek	40	20	50	200	25	100
" - Mirosławice	48	24	60	240	30	120
" - Lutomiersk	56	28	70	280	35	140

Łódź, Plac Niepodległości — Pabianice

Łódź - Kolej Obw.	8	4	10	40	5	20
" - Marysin	16	8	20	80	10	40
" - Mały Skrzęt	24	12	30	120	15	60
" - Dąbrowa	32	16	40	160	20	80
" - Pab. Magist.	40	20	50	200	25	100
" - Dworz.	48	24	60	240	30	120

Łódź, Plac Niepodległości — Tuszyn

Łódź - Kolej Obw.	8	4	10	40	5	20
" - Marysin	16	8	20	80	10	40
" - Ruda Pab. Skrz.	24	12	30	120	15	60
" - Gopódnarz	32	16	40	160	20	80
" - Hąsów	40	20	50	200	25	100
" - Modlice	48	24	60	240	30	120
" - Tuszyn Las	56	28	70	280	35	140
" - Tuszyn	64	32	80	320	40	160

Uwagi:

a) Dzieci do lat 6-ciu, trzymające na rękach lub kolanach podróżnego, nie więcej jednak jak jedno dziecko przy każdej osobie, dozwolonej — przewozić się bezpłatnie.

b) Uczniowie szkół powszechnych, średnich i wyższych zakładów naukowych, korzystają od miejsca zamieszkania, do miejsca siedziby zakładu naukowego — a tygodniowych lub miesięcznych abonamentów uczniowskich, jak również po ostatecznym legitymacji szkolnych przez Wydział Ruchu L.W.Ł.K.D. korzystają z 50% zniżki od taryfy normalnej.

c) Oficerowie, podoficerowie i szeregowi w mundurach — ulu korzystają z 50% zniżki bez okazania legitymacji. Ci sami wojskowi po ewakuacji i emerytalni wojskowi korzystają ze zniżki 50% od taryfy normalnej za okazaniem legitymacji służbowej.

d) Urzędnicy państwowi za okazaniem legitymacji służbowej, opatrzonej stemplem L.W.Ł.K.D., korzystają z 50% zniżki od taryfy normalnej.

e) Pracownicy umysłowi i fizyczni, po uzyskaniu legitymacji robotniczej w L.W.Ł.K.D., korzystają z miejsca zamieszkania do pracy i zwrotnego — z tygodniowych lub miesięcznych biletów ulgowych (abonamentów).

Ważne dla P. T. podróżnych

Podróżny obowiązany jest po wejściu do wagonu bez wawania wykupić bilet.

Należność za bilet należy uprzednio przygotować i oddać, gdyż konduktor nie jest obowiązany do przyjmowania kwot lub banknotów, wymagających wydania reszty.

Podróżny jest obowiązany sprawdzić, czy otrzymał właściwy bilet. Podróżny, jadący bez odpowiedniego biletu płaci jako karę dwukrotną opłatę przejazdu.

Podróżny przy żądaniu biletu ulgowego 50% winien bezwzględnie okazać legitymację ostateczną przez Wydział Ruchu L.W.Ł.K.D.

Przewóz bagażu i mleka

Podróżni mają prawo przewozić ze sobą bezpłatnie tylko mały ręczny bagaż o wymiarach nie przekraczających 20 x 40 x 90 cm. który można umieścić pod ławką lub na półkach wagonu, nie kłapiąc publiczności.

Bagaż większych rozmiarów nie przekraczających 50 x 50 x 100 cm, względnie wagi do 25 kg. lub za jedną 20 litr. butlą mleka przewożonego pod opieką podróżnego, pobiera się opłatę od sztuki i przejechanych stref, a mianowicie:

do 3 stref	— 8 Zi
do 6	— 16 "
do 8	— 24 "
do 10	— 32 "

Próżne butki powrotnie przewozić się bezpłatnie.
Za przewóz roweru oraz wózka dzieciennego (karoskowego) pobiera się pełną taryfę osobową normalną, a za wózek sportowy 50% taryfy normalnej.

Przewóz psów

Psy mogą być przewożone jedynie na smyczy na pomocach za opłatą biletu normalnego.

Przewóz towarów

Ruch towarowy na L.W.Ł.K.D. uregulowany jest względem za brak taberu, jednakże w miarę możliwości mogą być przyjmowane towary na pełny ładunek wagonu towarowego za każdorazowym porozumieniem się osób zainteresowanych z Dyrekcją L.W.Ł.K.D.

**Łódzkie Wąskotorowe
Elektr. Koleje Dojazdowe S.A.**
Pocztowca 2000 Przewoźnika 1000 Km.
Siedziba przy ul. Żelaznej 1000

Łódź, dn. 20 września 1947 r.

Dr. Józef Łódźski — Złoty

(ze zbiorów Muzeum Komunikacji
Miejskiej MPK Łódź)



5 listopada 1948 r. zatwierdzono statut organizacyjny nowego przedsiębiorstwa – Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Łodzi, które wchłonęło obie spółki upaństwowione bez odszkodowania na mocy ustawy nacjonalizacyjnej z 1947 r. 1 stycznia 1951 r. zmieniono nazwę na Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi, które przetrwało do 1992 r.

Warto wspomnieć, że dopiero po połączeniu obu łódzkich przedsiębiorstw zaczęto używać nazwy tramwaje podmiejskie.



Wagon silnikowy U-107c, 1949 r.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)



Wagon silnikowy U-104,
lata 50. XX w.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji
Miejskiej MPK Łódź)

0 tramwaj dodatkowy przez miasto

Niewątpliwie każdy z pabianiczian zdaje sobie sprawę z tego, że tramwaj łączący Pabianice z Łodzią to jeden z podstawowych czynników rozwoju miasta. Wielu z mieszkańców Pabianic musiałoby zrezygnować, ze swoich domków i placów tu nabytych, gdyby właśnie nie ułatwiona komunikacja z Łodzią, gdzie wielu z nich pracuje.

Tramwaj ten ma także wielkie znaczenie dla ruchu wewnątrz miasta, które jak wiadomo wyciągnięte jest wzdłuż jednej ulicy na przeszczeni kilku kilometrów. Tu właśnie tkwi pierwszy mankament na który chcielibyśmy zwrócić uwagę — dla ruchu wewnętrznego tramwaj kursuje za rzadko — bo co 24 minuty. Częstotliwość taka w ruchu podmiejskim jest oczywiście zupełnie wystarczająca, ale w ruchu wewnętrznym nie. Już przed wojną władze miejskie czyniły starania aby uruchomić dodatkowy tramwaj dla miasta od przystanku „Dąbrowa“ lub „Wielki Skręt“ do przystanku przy dworcu kolejowym.

Obecnie, przy wzmożonym ruchu pasażerskim — (prawie wszystkie tramwaje są przepełnione) — sprawa ta jest tym bardziej aktu alna. Dla rozwiązania tego problemu wystarczyłby sam wóz motorowy mniejszy — (używane w ruchu towarowym) — bez przyczepki. Wóz ten, puszczony obok normalnych dojazdów,

zwiększyłby wybitnie częstotliwość kursów. (co 12 minut). Pomijając już, że przez tę inowację wzrosłyby znacznie dochody ŁWEKD — bo wielu ludzi rezygnuje obecnie z tramwajów tylko dlatego, że za długo trzeba czekać na wagony, byłoby to wielkie udogodnienie dla ludzi pracy i przyczyniłoby się niewątpliwie do podnie-

sienia punktualności itd.

I może zagadnienie z tego odcinka to przedłużenie linii tramwajowej do Parku Wolności. Te kilkadziesiąt metrów szyn to koszt nie taki wielki, a dla mieszkańców Pabianic, szczególnie dla matek w okresie letnim kiedy to wywożą swe pociechy na świeże powietrze — wielka wygoda.

Głos Pabianic,
13.01.1948

Jazda na stopniach tramwajowych skończyła się

Swego czasu ukazał się w „Głosie Pabianic“ artykuł piętnujący niektórych obywateli, którzy uważali, że najwygodniejszym miejscem w tramwaju są stopnie. Wyczyny te były powodem wielu wypadków, jak również zagrażały bezpieczeństwu innych współobywateli.

W ostatnim czasie niedozwolona jazda na stopniach została prawie zupełnie zlikwidowana dzięki energii Milicji Obywatelskiej. Niestety, w wypadkach takich niezawsze pomagają napomnienia, często na

leży wystąpić z energiczną akcją w formie protokółów i kar pieniężnych.

Za jazdę na stopniach tramwajowych ukarani zostali: Kłoda Edward, ul. Targowa 24, Frajtek Wiktor Chechło 69, Wójcik Henryk Suwary, Wężyk Jerzy Daszyńskiego 29, Bosoń Jerzy Daszyńskiego 29, Kaczorowski Jerzy Kresowa 21 i Sobala Karol Bagatela 10.

Głos Pabianic,
21.06.1949



Interpelacje naszych Czutelników

Brudy w wagonach dla palaczy

Przed kilkoma miesiącami wprowadzono na tramwajach łódzkich miłą dla palaczy inowację. W ostatnim doczepnym wagonie wolno palić! Tysiące pasażerów „palących” przyjęło to zezwolenie z prawdziwą przyjemnością. Przed wydaniem takiego „zezwoleńia” trzeba było jednakże pomyśleć o popielniczkach i poumieszczać je w wagonach dla palaczy.

Bo jakież jest obecne skutek tej miłej „inowacji”?

Wagony doczepne „dla palących” przedstawiają dziś zbiorowisko śmieci i niedopałków. Poprostu obrzydliwość bierze pa-trzeć na wnętrze takiego wagonu.

Zdarzają się również „kulturalni” palacze, którzy „dla żartu” otrzepują popiół z pa-pierosa na głowy podróżnych, a nieraz poprostu za kołnierz tym, którzy mają szczęście mieć „siedzące miejsce”.

Co gorsza bywają również dowcipnisie, czasem w stanie mocno podchmielonym, którzy poprostu wypalają towarzyszom podróży dziury w ubraniach, korzystając z niemożliwego wprost ścisku.

Dyrekcja naszych tramwai musi wybrać

— albo umieścić popielniczki w wagonach albo zabronić palenia w ogóle!

Sam jestem nałogowym palaczem, ale uważam, że obecny stan w owych wago-nach dla palących” jest nie do utrzymania na dłuższą metę.

Jan Sadowski

W tę i z powrotem

MZK, ŁZK i KEŁ

Przed fuzją najpopularniejszych zakła-dów komunikacyjnych — tramwajów obsługujących nasze miasto — mieliśmy tylko KEŁ i ŁWEKD. Po fuzji ilość ich, o dziwo, zwiększyła się. Mamy obecnie i Koleje Elektryczne Łódzkie, i Miejskie Zakłady Komunikacyjne i Łódzkie Za-klady Komunikacyjne.

Jeśli ktoś nie wierzy, niech zaobser-wuje. Gdy podjedzie do przystanku tramwaj, składający się z trzech wago-nów, to na pewno na jednym będą litery MZK, na drugim ŁZK, a na trzecim KEŁ.

Prez z monotonią. Grunt to urozmań-cie.

Głos Pabianic, 27.07.1948

Głos Pabianic, 16.09.1948

Nasi korespondenci fabryczni piszą:

uprzejmość hasłem tramwajarzy

Tramwajarze — członkowie Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej należący do koła MZK Nr 1 przyjęli na swym zebraniu wnioski tow. Lubrańskiego o zorganizowanie nowego typu współzawodnictwa.

Współzawodnictwo wśród brać tramwajarskich istniało już wprawdzie oddawna, ale obejmowało ono w zasadzie samych tylko konduktorów i polegało siłą rzeczy, na sprzedaży biletów. Zwyciężał ten, kto sprzedał ich więcej. Miało to oczywiście swoją dobrą stronę, gdyż

zmniejszyła się znacznie liczba „gapowiczów“.

Ten system krzywdził jednak tych tramwajarzy, którzy ze sprzedaży biletów nie mieli nic wspólnego, jak na przykład — motorniczych. Nie dawał on również prawdziwego obrazu wyśiłku konduktorów bowiem wahania frekwencji są jednak duże a od jej wysokości była zależna wysokość premii.

Nowa forma współzawodnictwa, którego zorganizowaniem zajęło się koło Nr 1 usuwa te niedostatki. Współzawodnictwo

obejmuje: punktualne przychodzenie do pracy, zmniejszenie liczby raportów, a przede wszystkim uprzejmy stosunek do pasażerów.

Koło Nr 1 rzuca wezwanie do wszystkich Kół PZPR przy Miejskich Zakładach Komunikacyjnych. Kto zajmie pierwsze miejsce?

Korespondent
„Głos Robotniczego“
z MZK

T. Niedziałkowski

Głos Pabianic, 3.03.1949

Zmiana nazw przystanków tramwajowych

Zarząd Miejski w wykonaniu dezyderatu Miejskiej Rady Narodowej powziął uchwałę, by nazwę przystanku przy pl. Demokracji „Magistrat“ zmienić na „Zamek“. Nazwa przystanku przy ul. Warszawskiej „Post“ zmieniona będzie na „T.O.R.“ (Techniczna Obsługa

Rolnicza), której zakłady znajdują się tuż przy przystanku. I słusznie, naszym zdaniem, bo pan Post, jako fabrykant był modny przed wojną. Dziś fabryka stała się własnością Państwa i włączona została do Państwowych Zakładów Przemysłu Bawełnianego.

Głos Pabianic, 24.06.1949

*Interpelacje naszych Czytelników***W sprawie abonamentów tramwajowych****Obywatelu Redaktorze!**

Z dniem 1 czerwca dyrekcja Miejskich Zakładów Komunikacyjnych wprowadziła zmiany taryfy na tramwajach dojazdowych. Równocześnie zmienione zostały dotychczas stosowane indywidualne jednorazowe przejazdy ulgowe, wprowadzono natomiast zniżkowe abonamenty miesięczne dla świata pracy. Na terenie Pabianic bilet miesięczny kosztuje 350 zł i upoważnia do 60 przejazdów po dwa razy dziennie w kierunku do pracy i z powrotem.

W razie odbycia drogi do zakładu pracy pieszo, przejazd przepada. Ważny jest bowiem tylko w ciągu jednego dnia. Dyrekcja tramwajów nie przewidziała zupełnie, że pracownik, upoważniony do zniżki tramwajowej, zmuszony jest czasem odbywać drogę w obydwie strony dwukrotnie i z tych względów każdy posiadacz abonamentu miesięcznego po wykorzystaniu dwóch

przystępujących przejazdów dziennie, płaci za każdy następny normalną cenę, t. zn. w obrębie stref miasta Pabianic 15 zł.

Pragnąłbym na łamach „Głosu”, wyjaśnić, że wielu pracowników zatrudnionych jest przy swoim warsztacie pracy nie tylko podczas zajęć normalnych, lecz także w godzinach nadliczbowych wieczornych. Ci robotnicy, czy pracownicy w większości odbywają drogę do zakładu pracy dwukrotnie podczas dnia. Inni posiadacze biletów zaangażowani w pracę społeczną, po ukończeniu zajęć i spożyciu obiadu, śpieszą na różne konferencje i zebrania, które przecież wiążą się pośrednio z ich pracą zawodową. Inni biorą udział w zespołach świetlicowych lub po prostu pragną kilka chwil spędzić na czytaniu pism w świetlicy fabrycznej.

Wszyscy ci pracownicy, stanowiący bodajże większość wśród posiadaczy abo-

namentów ulgowych, korzystają z tramwaju częściej niż dwukrotnie w ciągu dnia, zmuszeni są zatem często do wykupienia biletu normalnego.

W imieniu tych pracowników pragnę prosić dyrekcję M. Z. K. o udostępnienie na terenie Pabianic równoległe dla już istniejących biletów, abonamentów miesięcznych na więcej przejazdów niż 60 np. na 75, przy czym abonamenty te nie powinny określać sztywno, że dany przejazd musi być w danym dniu wykorzystany — podobnie, jak jest w Łodzi. Po prostu właściciel takiego abonamentu mógłby wykorzystać stosownie do potrzeby kilka lub tylko jeden przejazd w ciągu dnia.

Abonamenty 75-cio przejazdowe ułatwiłyby życie wielu obywatelom naszego miasta.

F. S.(Nazwisko i adres
znane redakcji).

Głos Pabianic, 17.06.1949

W 1948 r. Spółdzielnia Wydawnicza „Czytelnik” wprowadziła akcję upowszechniania czytelnictwa prasy codziennej przez montaż w wagonach tramwajowych tzw. skrzynek uczciwości. Były to stelaże z prasą, przystosowane do samodzielnego zakupu. Pod nimi znajdowały się kasetki, do których, po wzięciu gazety, należało wrzucić należną kwotę.

W kwietniu 1948 r. akcja dotarła na łódzkie linie miejskie i podmiejskie. W zamontowanych stelażach można było nabyć „Dziennik Łódzki”, który w chwili rozpoczęcia akcji kosztował 3 złote, a trzy dni później już 5 zł. Na liniach podmiejskich pierwsze skrzynki zamontowano na linii pabianickiej i rzgowsko-tuszyńskiej. W nocy niesprzedane numery i utarg zabierał kolporter, jednocześnie uzupełniając stelaż świeżym nakładem.

Akcja trwała prawdopodobnie do połowy 1949 r., a zawieszono ją z powodu nieuczciwości ze strony pasażerów, ale też tramwajarzy. Często w kasetkach zamiast należności znajdowano guziki, papierki lub blaszki.

Robotnicza Łódź zdaje egzamin celująco

Skrzynki uczciwości cieszą się coraz większą popularnością



Motorniczy Nr 3296, Mieczysław Brzozek w czasie postoju, rozmawia z pasażerami o praktycznej innowacji, w tramwajach łódzkich.

Jesteśmy w dyrekcji tramwajów łódzkich.

— To była pierwszorzędną inicjatywą ze strony „Czytelnika” — mówi dyr. Wawrzyński. Skrzynki Uczciwości z „Dziennikiem Łódzkim” będą wpajały w społeczeństwo łódzkie pewne pozytywne zasady. Przecież to nie tajemnica, że sporo osób korzysta z jazdy na gapę, tym może wprowadzenie skrzynek uczciwości, przemówi do sumienia.

Do rozmowy przyłącza się ławnik p. Konopka. — Twierdzi, że przez

skrzynki osiąga się wielki efekt propagandowo — wychowawczy. Ze skrzynek doskonale widoczna, na publiczność.

— Może — mówi — warto byłoby również zainstalować skrzynki uczciwości dla pasażerów, którzy nie mogą z tych czy innych względów (w czasie tłoku w wagonie) nabyć biletu? Niewątpliwie efekt będzie dodatni.

Dyr. techniczny Czesław Modro i inni członkowie zarządu naszych tramwajów elektrycznych są przychylnie ustosunkowani do inicjatywy „Czytelnika” i pytają nas o wiadomości z terenu i o efekt.

Po pierwszym dniu i z obliczenia okazało się, że nie brakuje ani jednej złotówki. Robotnicza Łódź zdała na piątkę z plusem swój egzamin uczciwości.

Jest to fakt godny podkreślenia.

Z prawdziwą satysfakcją stwierdzamy, że społeczeństwo łódzkie niezawiodło, tak jak niezawiodło warszawskie, szczecińskie, krakowskie i poznańskie.

Pewną trudność sprawia sprawa z drobnymi, ale już od czwartku począwszy, większość gazet codziennych w całej Polsce, m. in. i „Dziennik Łódzki” kosztować będzie 5 zł. Łatwiej więc będzie znaleźć jeden

5 zł. banknot, by wrzucić go do puszek, niż szukać drobniejszych.

Zapewne Czytelników naszych interesuje, w których tramwajach skrzynki cieszą się największym powodzeniem.

Jak dotychczas rekord bije linia Łódź—Pabianice.

Może nasi czytelnicy zechcą wypowiedzieć się na temat skrzynek uczciwości, tak jak wypowiadali się przed ich zainstalowaniem. Prosimy o uwagi, spostrzeżenia i wrażenia.

J. N.



Bez „lipy”.

Skrzynki uczciwości

wkrótce zostaną zainstalowane w tramwajach łódzkich

Kilka razy pisaliśmy o projekcie wprowadzenia w Łodzi tak zwanych skrzynek uczciwości z gazetami w tramwajach.

Drukowaliśmy głosy naszych czytelników, którzy wypowiadali się na ten temat wyrażając w większości przychylny stosunek do tego rodzaju innowacji.

Obecnie jesteśmy niemal w przededniu uruchomienia skrzynek uczciwości. Już w przyszłym tygodniu podróżni będą mogli nabywać w tramwajach „Dziennik Łódzki”.

Ze względu na to, że w większości wypadków wypowiadali się na si czytelnicy o konieczności osłuszenia tramwajów podmiejskich, — pierwsze skrzynki zainstalowane będą w tramwajach, kursujących między Łodzią a Tuszyńem, Łodzią a Rudą Pabianicką i Łodzią a Pabianicami.

Skrzynki umieszczone zostaną w wozach silnikowych i przyczepkach.

Oi wszyscy, którzy zechcą nabyć „Dziennik Łódzki” w tramwaju,

będą musieli wsunąć 3 zł. do puszek na pieniądze, która jest wmontowana w skrzynkę.

Łódź niewątpliwie tak jak i wszystkie większe miasta Polski, w których skrzynki uczciwości z gazetami zostały zainstalowane, zechce zdać swój egzamin wyrobienia społecznego i uczciwości.

Dziennik Łódzki, 14.04.1948

Pierwsze skrzynki uczciwości w tramwajach łódzkich

Na początek na linii podmiejskiej:

Tuszyń — Ruda Pabianicka — Pabianice

Dziś ukazały się w tramwajach podmiejskich pierwsze „skrzynki uczciwości” z „Dziennikiem Łódzkim”. Na razie zainstalowane zostały w tramwajach na trasie Łódź — Tuszyń i Łódź — Pabianice. Z biegiem czasu umieszczone będą w pozostałych tramwajach podmiejskich i miejskich.

Łatwość nabycia gazety przy-

czyni się niewątpliwie do przyjemniejszego spędzenia czasu w podróży.

Liczymy na uczciwość mieszkańców Łodzi, i nie spodziewamy się jakiegoś przykrego zawodu.

Warszawa i Szczecin od dawna już korzystają ze „skrzynek uczciwości”. Obecnie przyszła kolej na Łódź.

Dziennik Łódzki, 12.04.1948

Łódź zdaje egzamin uczciwości Sami płacimy — sami bierzemy

Wczoraj o godz. 3 w nocy w tramwajach łódzkich zainstalowano Skrzynki Uczciwości „Czytelnika” z „Dziennikiem Łódzkim”.

Pierwsze skrzynki umieszczono w tramwajach podmiejskich na liniach pabianickiej i tuszyńskiej i w niektórych tramwajach miejskich.

Na pierwszy ogień poszły tramwaje wyjeżdżające z dwóch remiz, a mianowicie z Chocianowic i z ul. Dąbrowskiej. Stopniowo ilość skrzynek będzie się zwiększać i nie długo nie będzie ani jednego tramwaju miejskiego czy podmiejskiego bez Skrzynek Uczciwości.

Jesteśmy o godz. 3 w nocy w remizie tramwajowej. Ekspedycja kolportażu „Czytelnika” pracuje w poście czoła. Plombuje się „kasy” skrzynek, a do kasetek wkłada egzemplarze „Dziennika Łódzkiego”. Pomagają tramwajarze, którzy z wiel-

kim entuzjazmem powitali tę nową inicjatywę.

Łódź nie będzie gorsza od innych miast. Jeżeli ich mieszkańcy zdali egzamin uczciwości, niewątpliwie mieszkańcy Łodzi także nie zawiodą.

— Dawno już odczuwaliśmy brak tego rodzaju inicjatywy — mówi jeden z tramwajarzy. — U siebie w remizie zorganizowaliśmy już dawno podobną skrzynkę uczciwości. Oczywiście tylko dla naszych pracowników. Kasa zgadza się co do grosza. Nie potrzeba żadnej kontroli, bo uczciwość — to grunt.

Jedziemy do drugiej remizy. Tramwaje są już gotowe do wyjazdu. Kierownik ruchu wydaje ostatnie polecenia. Motorniczy staje na stanowisku, a bileterzy czekają na pierwszych pasażerów.

— Szczęśliwej drogi! — Tramwaj rusza za tramwajem. Skrzynki Uczciwości cieszą się wiel-

kim powodzeniem.

— O, proszę zobaczyć, że płacę — mówi jeden z pierwszych klientów. — Nie nabieram nikogo.

Wielu demonstracyjnie podkreśla swój uczciwy stosunek do wydawnictwa, które obdarzyło łódzian zaufaniem.

W tramwaju niemal wszyscy czytają gazetę.

Po kilku godzinach zjawiamy się raz jeszcze w remizach tramwajowych, by sprawdzić czy wszystko jest w porządku.

Korzystamy z obecności naszego fotografa, który dokonuje szeregu aktualnych zdjęć. Zamieścimy je w najbliższych numerach i w niedzielnym dodatku „Panoramy”.

Koło południa niemal we wszystkich tramwajach dojazdowych skrzynki były już opróżnione (oczywiście z gazet)

— Nareszcie można już wcześniej rano nabyć gazetę. Dotychczas trzeba było czekać na „Dziennik Łódzki” do godz. 7, a nieraz i dłużej. Teraz kupuje się gazetę w tramwaju. Nie trzeba marnować drogiego czasu, a przyjemnie też, że nikt nikogo nie kontroluje i że nie trzeba czekać na wydanie reszty.

Wczoraj minął więc pierwszy dzień skrzynek uczciwości w Łodzi.

Nie wszyscy jeszcze co prawda byli dostatecznie obeznani z techniką tego rodzaju sprzedaży, ale ujęli konduktorzy informowali pasażerów.

Dziś będzie jeszcze więcej skrzynek. W remizie przy ul. Tramwajowej instaluje się następna partia.

Wkrótce Skrzynki Uczciwości przestaną być nowością dla mieszkańców Łodzi. Będą tym czym są już dziś w wielu miastach Polski — praktycznym udogodnieniem codziennego życia.

J. N.

O „skrzynkach uczciwości” i nieuczciwym konduktorze

„Skrzynki uczciwości” w tramwajach łódzkich przyjęły się. Ten sposób nabywania „Dziennika Łódzkiego” podoba się mieszkańcom naszego miasta i trzeba stwierdzić, że kasy w poszczególnych tramwajach zgadzają się prawie zawsze.

Zdarzają się jednak nieuczciwe jednostki, podrywające w społeczeństwie wzajemne zaufanie. Oto przykład:

13 bm. o godz. 19 pewien chłopiec, jadący tramwajem pabianickim, był świadkiem jak konduktor Stanisław Jeżewski wyciągnął całą zawartość kasy „skrzynek uczciwości”, nie naruszając plomb i mrucząc przy tym do siebie: „Będzie na ćwiartkę”.

Wskutek interwencji Administracji „Dziennika Łódzkiego” został z miejsca zwolniony i odpowie za kradzież są

Dziennik Łódzki
15.07.1948

Dziennik Łódzki, 13.04.1948

Dziennik Łódzki, 17.07.1948

Kradli gazety ze „skrzynek uczciwości”

Przed paru dniami donosiliśmy o konduktorze tramwajowym Jeżewskim, który schwytany został na kradzieży pieniędzy ze „skrzynek uczciwości” „Dziennika Łódzkiego” w tramwaju linii pabianickiej.

Obecnie do „czarnej listy” musimy dodać dwa nowe nazwiska. Są to: Jan Pietrzak (zam. przy ul. Zdunskiej 8) i Hieronim Gubiec (ul. Zgierska 140). W dniu 14 bm. o godz. 5.30 rano kolporter „Dziennika Łódzkiego” zauważył, jak w tramwaju zgierskim wzięli gazety ze „skrzynek uczciwości”, nie wkładając pieniędzy.

Uwagę uczynioną im przez kolportera, że pobieranie gazet ze skrzynek bez włożenia pieniędzy — jest zwykłą kradzieżą, przyjęli w sposób opryskliwy. Wobec tego kolporter zwrócił się do milicji o wyegitimowanie obu osobników. W komisariacie w Zellerzu obaj doprowadzeni chcieli zapłacić za gazety, ale ta spóźniona „skrusza” nie pomogła im i odpowiedzą za kradzież gazet sądownie.

Na szczęście takich Jeżewskich, Pietrzaków i Gubców jest niewiele. „Skrzynki uczciwości” funkcjonują nadal niemal bez zarzutu, (o).



Do Czytelników prasy codziennej w Polsce!

Ustalona we wrześniu 1946 r. cena 3 zł. za egzemplarz dziennika, od dłuższego już czasu nie odpowiadała zasadom racjonalnej kalkulacji wydawniczej. Utrzymywała się ona dotychczas m. in. i dlatego, że produkcję pism dokonywano za pomocą niedostatecznych środków technicznych, wymagających już od dawna szerszej rozbudowy.

Olbrzymi wzrost nakładów pism codziennych w odrodzonej Polsce spowodował, że nadal nie można już poprzestawać na dotychczasowej drukarskiej bazie technicznej. Przed wydawnictwami stała konieczność podjęcia wielkich inwestycji (np. Dom Słowa Polskiego), aby móc zaspokoić stale rosnący popyt na słowo drukowane. Inwestycje te wymagają poważnych nakładów pieniężnych.

Obserwacje sytuacji na rynku sprzedaży pism ujawniły poza tym niezdrowe zjawisko: nadzbyt niska 3 lub 2 złotych cena dziennika zachęcała wielu spośród sprzedawców gazet do pobierania 5 złotych za egzemplarz dziennika, co nie spotykało się na ogół ze sprzeciwem nabywców, którzy widocznie uważali, że nie jest to zbyt wygórowana cena na pisma. Również i cena makulatury gazetowej na wolnym rynku osiągnęła poziom przewyższający cenę dzienników.

W tych warunkach Związek Wydawnictw Prasowych, reprezentujący interesy prasy w Polsce, uznał za niezbędne poddać rewizji dotychczasowe normy kalkulacji ceny dzienników i uchwalił podnieść z dniem 15 kwietnia rb. ich cenę ze zł. 3,— na zł. 5,— za egzemplarz; cenę zaś gazet codziennych dotychczas 2 złotych na zł. 3,—

Nowa podniesiona cena, zawierająca również i całkowite wynagrodzenie sprzedawcy, jest zaledwie 25 krotnie wyższa od ceny przedwojennej, a więc dziennik pozostanie i nadal najtańszym spośród artykułów pierwszej potrzeby, zwłaszcza, że robotnicza prenumerała zbiorowa w zakładach pracy pozostanie nadal na niskim poziomie.

Ustabilizowanie cen dzienników na nowej wysokości ułatwi wydawnictwom, w ramach niezbędnej samowystarczalności gospodarczej, sprostować tym zadaniom, które stawia przed nimi stale rozwijające się życie. Dlatego też należy żywić przekonanie, że podniesienie ceny dzienników spotka się z życzliwym zrozumieniem Czytelników.

POLSKI ZWIĄZEK WYDAWNICTW PRASOWYCH

Dziennik Łódzki,
14.04.1948

Na przełomie lat 40. i 50. XX w. porannym kursom z Pabianic przedłużono trasę tak, że ulicami Piotrkowską, Przybyszewskiego, Kilińskiego i Pomorską docierały na Plac Wolności dowożąc pabianiczian do pracy⁶⁹.

Dnia 1 stycznia 1956 r. wprowadzono ponownie numerację dla linii podmiejskich. Linia pabianicka otrzymała numer 41. 16 maja tego samego roku oddano do użytku nową mijankę na ul. Łaskiej, pomiędzy ulicami Tkacką i Toruńską⁷⁰.



Ten sposób jazdy, uważany jako bezpłatny, może czasem drogo kosztować

Życie Pabianic, 1958



Niedawny „Dzień bez wypadków” dowiódł, że w naszym mieście można zlikwidować je do minimum.

Oby widoczny na zdjęciu wypadek był ostatni.

Fot. W. Kín
i J. Kałużka



Życie Pabianic, 1958



Życie Pabianic, 1958



Wagony 5N + 5ND na linii 41 w Pabianicach, przełom lat 50. i 60. XX w.
fot. Franciszek Mikijaniec (ze zbiorów Haliny Mikijaniec-Żyły)



Tramwaj linii 41, typ 5N + 5ND na ul. Armii Czerwonej (obecnie Zamkowa) – lata 60. XX w.
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)



Tramwaj linii 41, typ 5N + 5ND na ul. Armii Czerwonej (obecnie Zamkowa), lata 60. i 70. XX w.
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)

Z narastającą liczbą pasażerów pojawiła się potrzeba zwiększenia liczby kursów tramwajów. Niestety, nie było to możliwe ze względu na fakt, iż linia w większości była jednotorowa. Sytuacja zaczęła się zmieniać w maju 1963 r., kiedy to w związku z gruntowną przebudową ul. Armii Czerwonej (obecnie Zamkowa) i Warszawskiej, przeprowadzono też prace w obrębie torowiska tramwajowego, obejmujące m.in. jego przesunięcie, a także przebudowę mostu na Dobrzynce. W „Życiu Pabianic” pisano: *Według opinii kierownika Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej – Zenona Szewca – dobrze spisało się łódzkie MPK, które sprawnie i terminowo wykonało prace przy uregulowaniu linii tramwajowej i układaniu podwójnych torów*⁷¹.

Remont objął także ul. Żukowa (obecnie Łaska), gdzie na okres kilku miesięcy konieczne było skrócenie torowiska o ok. 700 m. i tym samym czasowe zawieszenie funkcjonowania krańcówki przy dworcu kolejowym.

Prace prowadzone etapami zakończono 30 listopada 1971 r. Miasto uzyskało podwójne torowisko na ulicach Warszawskiej, Armii Czerwonej i Żukowa, na odcinku od obecnej ul. Sikorskiego do ul. Pomorskiej⁷².



Remont nawierzchni tramwajowej na Placu Obrońców Stalingradu (obecnie Stary Rynek), wagony 5N + 5ND jako linia 41, lata 60. XX w.
(ze zbiorów Henryka Marczaka)



Pracownicy MPK rozpoczęli zakładanie nowych szyn tramwajowych przy placu
Obrońców Stalingradu Foto: S. C.

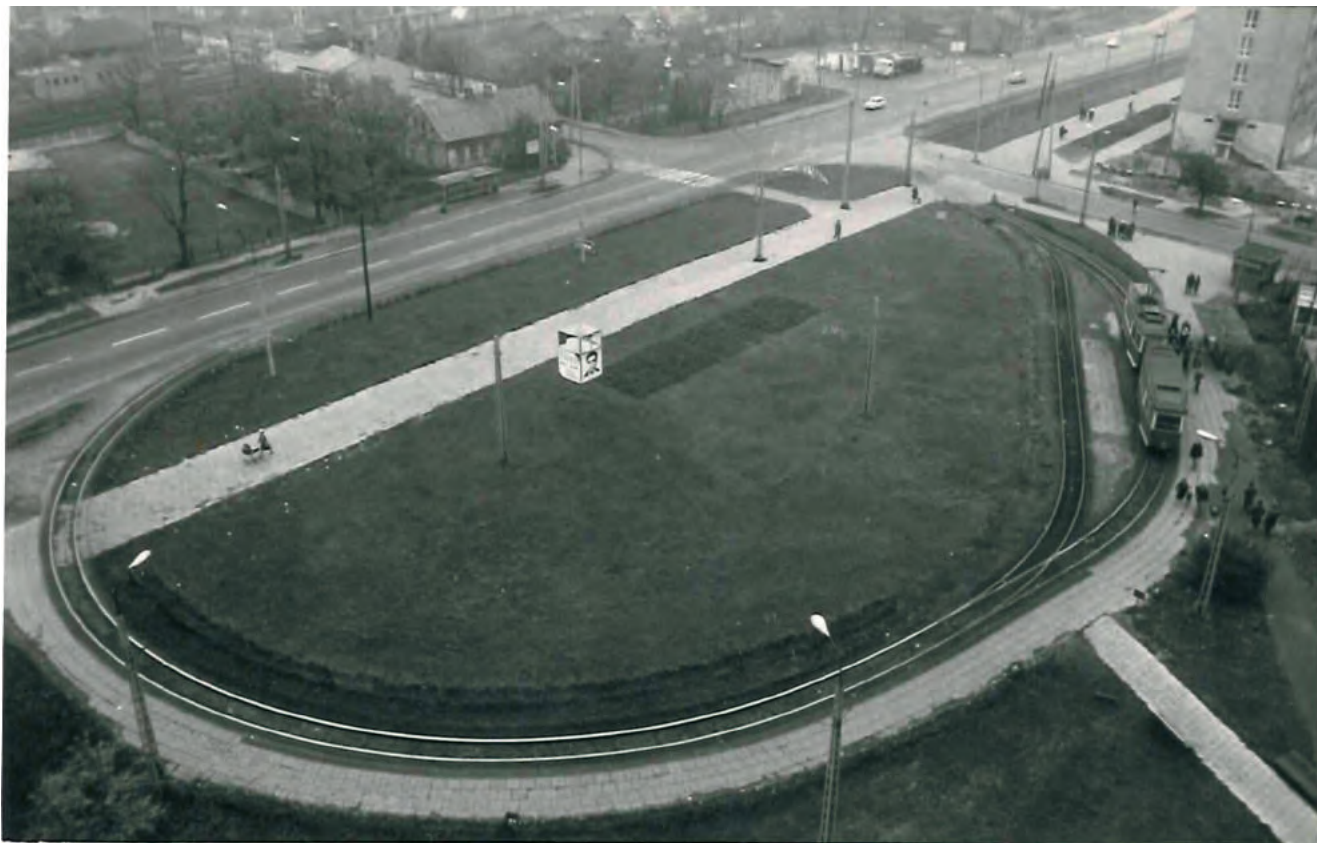
Życie Pabianic, 8–14.08.1963



Roboty przy układaniu linii tramwajowej dobiegły końca. Ekipy MPK szybko wywiązały
się ze swego trudnego zadania. Foto: F. MIKLIANIEC

Życie Pabianic, 10–16.10.1963

W lipcu 1968 r. ruszyły prace przy budowie pętli przy ul. Wiejskiej. Do użytku oddano ją 28 października tego samego roku i było to ostatnie przedłużenie linii tramwajowej w Pabianicach. Na nowym odcinku, czyli od ul. Szarych Szeregów aż do nowej pętli, położono podwójne torowisko. Obecnie linia pabianicka na prawie całej długości jest dwutorowa, oprócz odcinka na ul. Łaskiej pomiędzy ulicami Mielczarskiego i Szarych Szeregów.

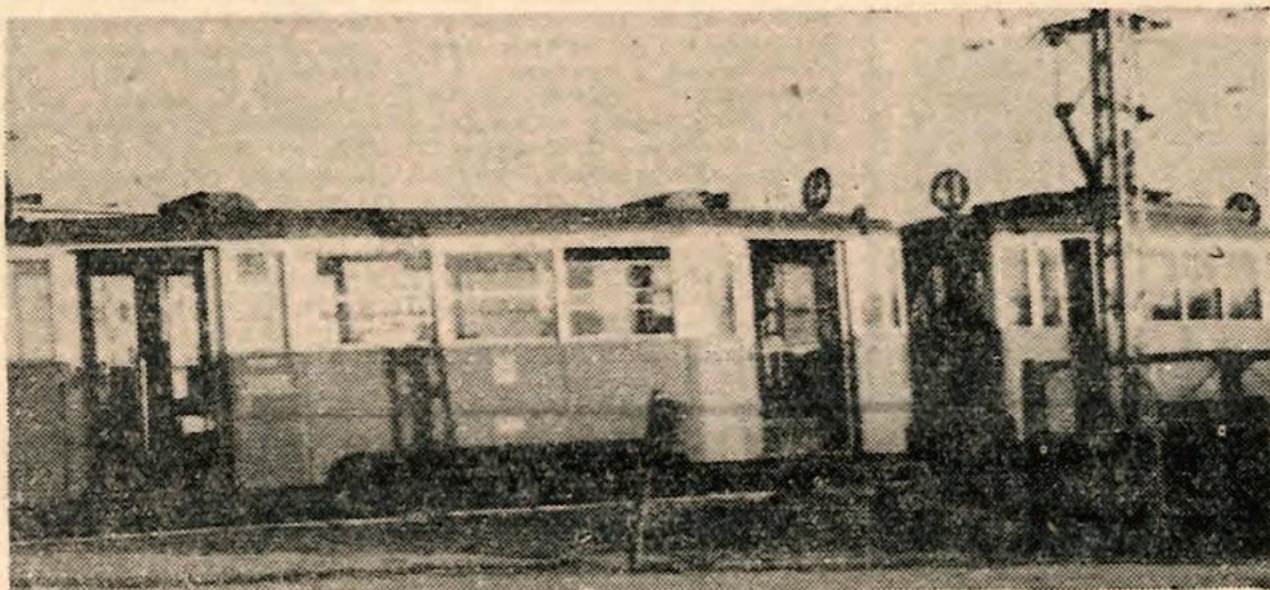


Pętla tramwajowa przy ul. Wiejskiej w Pabianicach, 1968 r.
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)



Wagony 5N + 5ND na linii 41 na pętli przy ul. Wiejskiej w Pabianicach, 1975 r.
fot. Hans Lehnhart (ze zbiorów Dariusza Walczaka, udostępnione przez Wojciecha Dębskiego)

Pętla tramwajowa już czynna



W poniedziałek, 28 października br., w godzinach popołudniowych pierwszy tramwaj linii nr 41 wjechał na pętlę, która zbudowana została przy dworcu PKP. Teraz pracownicy MPK po przyjeździe na tzw. krańcówkę nie muszą już dokonywać skomplikowanych i czasochłonnych manewrów wagonami.

Jak wiadomo – ta od dłuższego czasu oczekiwana inwestycja ma w poważnym stopniu usprawnić naszą komunikację w mieście. Ona to m. in. przyczyni się do zwiększenia częstotliwości kursowania tramwajów.

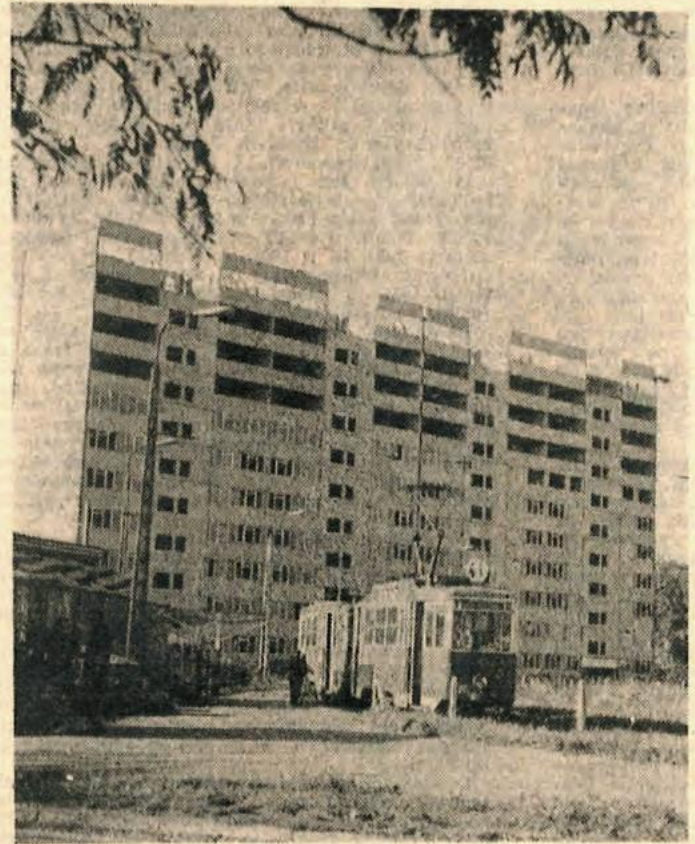
Życie Pabianic, 7–13.11.1968

ZMIANA W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

W związku z rozpoczęciem budowy osiedla za pętlą tramwajowa na ul. Wiejskiej i koniecznością doprowadzenia na ten teren urządzeń, takich jak wodociągi, kanalizacja, ciepło, kable elektryczne itp. — będą w najbliższym czasie prowadzone na ul. Wiejskiej roboty instalacyjne. Spowoduje to zmianę trasy autobusów miejskich. Najprawdopodobniej już od 17 lutego br. zaczną one jeździć trasą: z dworca PKP ulicą Suwary, przez osiedle Piaski do ul. Moniuszki, ulicą Moniuszki do ul. Wiejskiej i Wiejską do Wileńskiej. Dalsza trasa pozostanie bez zmian.

Nastąpi też zmiana w przystankach tramwajowych. Zostaną one nieco przesunięte względem siebie. Na przykład przystanek na ul. Armii Czerwonej za ul. Waryńskiego zostanie przesunięty bliżej kawiarni „Mocca”, by zrównać się z przystankiem po przeciwnej stronie ulicy. W poprzek ulicy zostanie utworzone przejście dla pieszych — specjalny pas z „zebrami”. Podobnie będzie przesunięty przystanek między ul. Zeromskiego a Lutomierską.

(a)



Na krańcu miasta, przy ul. Wiejskiej wyrastają piękne bloki.

Fot.: Czekalski

Życie Pabianic, 13–19.02.1975

Życie Pabianic, 18–24.09.1975



Wagony 5N + 5ND jako linia 41 bis i 41 na pętli przy ul. Wiejskiej w Pabianicach, 1974 r., fot. Doenges Peter (udostępnione przez Wojciecha Dębskiego)



Tramwaje 803N oraz 5N + 5ND na linii 41 na pętli przy ul. Wiejskiej w Pabianicach, 24 czerwca 1988 r., fot. Michael Russell (udostępnione przez Łukasza Stefańczyka)

26 maja 1969 r. oficjalnie otwarto pętlę na Dużym Skręcie, dzięki czemu można było uruchomić dodatkową, lokalną linię 41 bis, kursującą do krańcówki na Wiejskiej. Po jej wprowadzeniu zaczęto likwidować trzywagonowe składy 41.

Przystąpiono do budowy drugiej pętli tramwajowej

Na placu obok przystanku „Duży Skręt”, brygady MPK przystąpiły już do budowy drugiej w naszym mieście

pętli tramwajowej. Inwestycja ta realizowana jest z myślą o zwiększeniu częstotliwości ruchu tramwajowego na terenie Pabianic.

Po uruchomieniu drugiej pętli i wybudowaniu dalszych odcinków trasy dwutorowej, na pewno w dużym stopniu zostanie rozwiązany problem komunikacyjny w naszym mieście. Jesteśmy dobrej myśli i wierzymy, że szczyty komunikacyjne następujące przed rozpoczęciem zajęć w szkołach i, na styku zmian w zakładach pracy i instytucjach, zostaną w znacznym stopniu zmniejszone.

Jak nas poinformowano w Wydziale Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Prez. MRN, zakończenie budowy pętli przewiduje się w II kwartale br. Jeszcze w tym roku ma być ułożony podwójny tor na ulicy Warszawskiej, o ile wykonawca, MPK nie wycofa się ze swoich zamiarów inwestycyjnych.

(czek)



Wagon silnikowy 5N i wagon doczepny 5ND na linii 41 bis, 1971 r.
fot. Sigurd Hilkenbach (udostępnione przez Wojciecha Dębskiego)

Miasto nasze otrzymało lokalną komunikację tramwajową

Od poniedziałku, 26 bm. nasze miasto posiada lokalną komunikację tramwajową. Na trasie Dworzec PKP – Duży Skręt kursuje co 6 minut tramwaj „41-BIS”. a jednocześnie, podobnie jak dotychczas, co 12 minut tramwaj z Łodzi do Pabianic.

W uroczystym otwarciu miejskiej komunikacji tram

wajowej dokonany przez wiceprzewodniczącego Prezydium MRN – J. Brzozę, wzięli m. in. udział: sekretarze KM PZPR – E. Kraj i S. Fronczak oraz sekretarz Prez., MRN – H. Nowakowa.

Tak więc jeszcze jeden postulat wyborczy pabianiezan doczekał się realizacji. Zdajemy sobie sprawę, że zwiększenie częstotliwości kursów tramwajowych nie rozwiąże całkowicie trudności lokalnej komunikacji w tak dynamicznie rozwijającym się mieście, jakim są Pabianice.

W niedalekiej już być może przyszłości miasto zmuszone będzie uruchomić dawno zapowiadaną i postulowaną komunikację samochodową. Ale zanim to nastąpi, zanim „czerwony autobus przez miasto nasze mknąć będzie”, wypada podziękować w imieniu mieszkańców (szczególnie tych, którzy najczęściej korzystają z usług

MPK...), za naprawdę skuteczne wybudowanie pętli przy Dużym Skręcie, co w efekcie pozwoliło uruchomić lokalny, pabianicki tramwaj.



Życie Pabianic, 29.05.–4.06.1969



Skład 5N + 5ND na linii 41 bis, 1971 r., fot. Sigurd Hilkenbach
(udostępnione przez Łukasza Stefańczyka)



Skład 5N + 5ND na linii 41 bis, 1971 r.
fot. Sigurd Hilkenbach
(udostępnione przez Łukasza Stefańczyka)



Skład 5N + 5ND na linii 41 wjeżdżający na krańcówkę na Placu Niepodległości w Łodzi,
1978 r., fot. Michael Vitecek
(udostępnione przez Łukasza Stefańczyka)



Wagon 5ND przy kościele ewangelicko-augsburskim w Pabianicach, 1964 r.
fot. Johannes Müller (udostępnione przez Łukasza Stefańczyka)

Wagony 5N + 5ND
jako linia 41 na Placu
Niepodległości w Łodzi,
14 września 1975 r.,
fot. H. Oerlemans
(reprod. z: Ł. Stefańczyk, *Linia
tramwajowa Łódź–Pabianice* (1),
„Świat kolei” 2004, nr 4)



„Enki” na krańcówce na
Placu Niepodległości w Łodzi,
28 czerwca 1970 r.
fot. Iskov Ole (udostępnione
przez Łukasza Stefańczyka)





Skład 5N + 5ND na linii
pabianickiej, 1974 r.
fot. Peter Haseldine
(udostępnione przez Wojciecha
Dębskiego)



Tramwaj linii 41 kończy kurs
na łódzkiej krańcówce
na Placu Niepodległości,
1974 r., fot. Peter Haseldine
(udostępnione przez Wojciecha
Dębskiego)

Od 1972 r. rozpoczęto wycofywanie konduktorów z tramwajów, najpierw z wagonów silnikowych, a następnie z doczepek. Pasażerowie samodzielnie musieli zaopatrywać się w bilety uprawniające do przejazdu.

UWAGA, PASAŻEROWIE!

W tramwajach – samoobsługa

Jak nas poinformowało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi – od dnia 2 października br. w wozach silnikowych linii 41 wprowadzono samoobsługę. Tak więc w pierwszym wagonie nie ma już konduktora i wsiadać do niego mogą tylko ci pasażerowie, którzy zaopatrzą się w bilet w kiosku lub

u konduktora w wagonie doczepnym.

Bilety jednorazowe w cenie 4 zł można nabywać w kioskach „Ruchu”, zlokalizowanych wzdłuż trasy linii 41 na terenie Pabianic i Łodzi. Natomiast bilety strefy kupować można wyłącznie u konduktorów – w wozach doczepnych tej linii.

W wagonach silnikowych zostały zainstalowane kasowniki do kasowania kart pracowniczych oraz biletów jednorazowych.

MPK informuje również, że po wykupieniu biletu jednorazowego u konduktora w drugim wagonie – można się przesiąść do wagonu pierwszego, samoobsługowego.

Sądzimy, że ta samoobsługa innowacja przyjmie się w Pabianicach, tak jak i w innych miastach Polski, w których stosuje się tę formę już od dawna. Oczywiście – w początkowym okresie na pewno będzie się zapominało o konieczności wcześniejszego nabywania biletów w kiosku lub u konduktora w drugim wagonie, ale stopniowo stanie się to na pewno stałym przyzwyczajeniem.

(a)

Życie Pabianic, 5–11.10.1972



Co o tym sądzi dyrekcja MPK?

W niedzielę 2 stycznia br. **Tadeusz M.**, zamieszkały w Pabianicach przy ul. Cichej 6, jechał w Łodzi tramwajem 1/5, w wagonie samoobsługowym. Bilet zakupiony w przedsiębiorstwie skasował oczywiście w kasowniku. Na trasie przejazdu kontroler (nr służbowy 136) zakwestionował fakt wzięcia walizki bez zapłacenia biletu za bagaż. Czytelnik nasz zmuszony został do zapłacenia 50-złotowego mandatu „za jazdę bez biletu” (mandat serii A nr 031355, podpisany przez kontrolera nr 136).

Tadeusz M., wsiadając do tramwaju linii pabianickiej przy przystanku Kolej Obwodowa, nauczony doświadczeniem — chciał zapłacić za ową walizkę, ale konduktor nie przyjął opłaty, stwierdzając, że za taką małą walizkę nie płaci się.

Walizka ta ma rozmiary: 44 x 27 x 14 cm. Wiemy natomiast — i tak też poinformował naszego Czytelnika konduktor — że opłaty za bagaż pobiera się za przedmioty o boku dłuższym niż 60 cm.

Ciekawi jesteśmy, jakie w tej sprawie zajmie stanowisko dyrekcja MPK w Łodzi. (cz.)

Życie Pabianic
6-12.01.1972

Dwukrotnie już pisaliśmy na naszych łamach, że w pabianickich tramwajach konduktorzy żądają od pasażerów, korzystających z biletów służbowych, wpisywania na odwrotnej stronie biletu aktualnej daty. Komu to jest potrzebne — i do czego? Instytucji, która wydała pracownikowi bilety nie, no bo po co? Pracownik kwituje pewną ilość pobranych biletów w specjalnej kontrolce i absolutnie się z nich po wykorzystaniu nie rozlicza, tylko je od razu przy wysiadaniu z tramwaju wyrzuca. Dyrekcji MPK też chyba nie, bo MPK z góry wzięło pieniądze za te bilety od instytucji, która zakupiła ich większą ilość za gotówkę. No więc komu?

O biletach tramwajowych po raz trzeci

Nie trzeba chyba dodawać, że to wypisywanie daty na bilecie, w zatłoczonym tramwaju, jest dla pasażera wyjątkowo kłopotliwe, a nierzadko wręcz niemożliwe.

Dodać warto, że nie wszyscy konduktorzy mają tego typu wymagania i że kasują oni bilet nie żądając wpisywania daty. I nic się wówczas nie dzieje — nawet kiedy jest kontrola biletów. Pracownicy, przeprowadzający kontrolę, nie domagają się wcale daty na bilecie.

Prosimy więc jeszcze raz (po raz trzeci) dyrekcję MPK, o rozsądne ustosunkowanie się do poruszanej przez nas sprawy i poinformowanie naszej redakcji o ostatecznym sposobie jej załatwienia.

Życie Pabianic
16-22.12.1972



Coraz bardziej widoczna jest troska władz miejskich o poprawę bezpieczeństwa na naszych jezdniach. W parze z tym nie idzie, niestety, zachowanie się pabianiczian, którzy w wielu przypadkach przechodzą przez jezdnię w miejscach niedozwolonych.

Takich obrazków, jak ten na zdjęciu, nadal nie brakuje.
Fot. Now.

Życie Pabianic, 24–30.07.1975



Mimo że tramwaj nie był przepelniony, ci młodzieńcy „podróżowali” na stopniach...

Fot. Czekalski

Życie Pabianic
9–15.10.1975

[illegible]

Miejskie Przedsiębiorstwo
Komunikacyjne
Łódź, ul. Tramwajowa 6

Łódź, dn. 1 lipca 1974 r.

Wysokość opłat
Za przejazd osób i przewóz bagażu na tramwajach linii podmiejskich.

Cena biletu pracowniczego	Cena biletu jednorazowego norm.	ulg.	< T r a s a >	Cena biletu jednorazowego norm.	ulg.	Cena biletu pracowniczego
------------------------------	------------------------------------	------	---------------	------------------------------------	------	------------------------------

Łódź – Zgierz – Ozorków

25,00	1,00	0,50	Łódź	8,00	4,50	60,00
30,00	2,00	1,00	Helenówek	7,00	3,50	55,00
35,00	3,00	1,50	Kurak	6,00	3,00	50,00
35,00	3,00	3,00	Zgierz-Plac Kilińskiego	-	-	-
40,00	4,00	2,00	Zgierz-Przedmieście	5,00	2,50	45,00
45,00	5,00	2,50	Lućmierz	4,00	2,00	40,00
50,00	6,00	3,00	Emilia	3,00	1,50	35,00
55,00	7,00	3,50	Słowik	2,00	1,00	30,00
60,00	8,00	4,00	Ozorków Las	1,00	0,50	30,00
			Ozorków			

Łódź – Aleksandrów

25,00	1,00	0,50	Łódź	3,00	1,50	35,00
30,00	2,00	1,00	Spadkowa	2,00	1,00	30,00
35,00	3,00	1,50	Romanów	1,00	0,50	30,00
			Aleksandrów			

Łódź – Lutomiersk

25,00	1,00	0,50	Łódź	6,00	3,00	50,00
30,00	2,00	1,00	Smulsko	5,00	2,50	45,00
35,00	3,00	1,50	Gdańska	4,00	2,00	40,00
40,00	4,00	2,00	Przedmieście-Konstantynów	3,00	1,50	35,00
45,00	5,00	2,50	Ignacew	2,00	1,00	30,00
50,00	6,00	3,00	Mirowsławice	1,00	0,50	30,00
			Lutomiersk			

Łódź – Pabianice

25,00	1,00	0,50	Łódź	4,00	2,00	40,00
30,00	2,00	1,00	Mały Skręt	3,00	1,50	35,00
35,00	3,00	1,50	Widzew Żdździary	2,00	1,00	30,00
40,00	4,00	2,00	Dąbrowa	1,00	0,50	25,00
			Pabianice (Wiejska)			

Łódź – Tuszyń

25,00	1,00	0,50	Łódź	6,00	3,00	50,00
30,00	2,00	1,00	Skrajna	5,00	2,50	45,00
35,00	3,00	1,50	Gospodarz	4,00	2,00	40,00
40,00	4,00	2,00	Rzgów	3,00	1,50	35,00
45,00	5,00	2,50	Modlica	2,00	1,00	30,00
50,00	6,00	3,00	Tuszyń Las	1,00	0,50	30,00
			Tuszyń			

Taryfy obowiązujące na liniach
podmiejskich
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji
Miejskiej MPK Łódź)

UWAGA ! Opłata za przewóz bagażu w granicach m. Łodzi i m. Pabianic wynosi zł 2,00,
za każdą strefę poza granicami m. Łodzi i m. Pabianic wynosi zł 1,00.
Opłata za bagaż na zielonych liniach autobusowych wynosi zł 3,00.





- na Pl. Dąbrowskiego
- na Pl. Barlickiego
- przy ul. Wojska Polskiego i Spornej
- przy ul. Pabianickiej obok wiaduktu

Tramwaj	Autobus
w zł	w zł
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100

1. Na liniach normalnych:

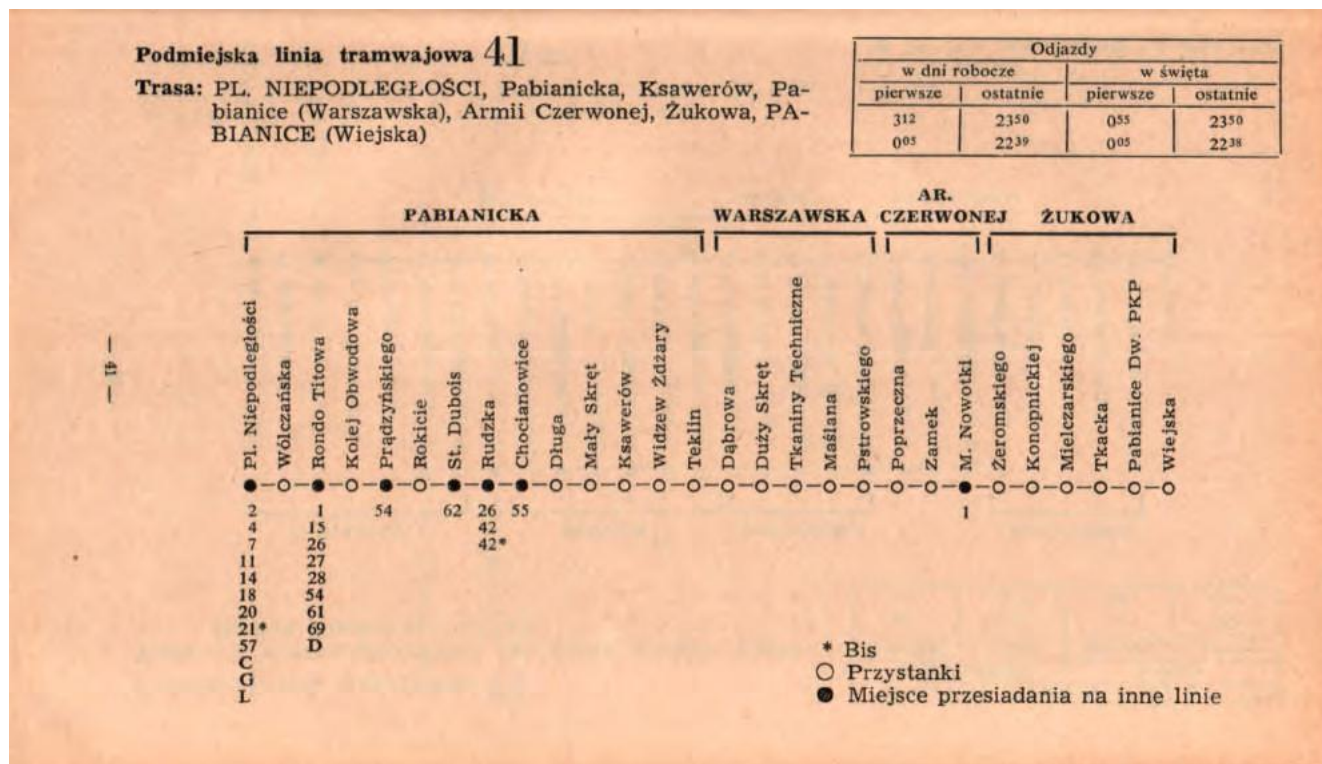
— Bilet normalny	1,—	1,50
— Bilet ulgowy	0,50	0,50
— Bilet bagażowy	2,—	3,—
— Miesięczny bilet pracown. (szkolny) na 1 linię	25,—	30,—
— Miesięczny bilet pracown. (szkolny) na 2—3 linie	30,—	35,—
— Miesięczny normalny bilet imien.	120,—	180,—
— Miesięczny normalny bilet na okaziciela	180,—	250,—
— Miesięczny bilet pracown. (szkolny) na 1 linię na terenie m. Pabianic	—	75,—
— Miesięczny bilet pracown. imien. (szkolny) na wszystkie norm. linie tramwajowe i autobusowe		100,—

II. Na liniach nocnych:

— Bilet normalny	2,—	3,—
— Bilet bagażowy	2,—	3,—

III. Na liniach autobusowych pośpiesznych:

— Bilet normalny	2,—
— Bilet bagażowy	4,—
— Bilet normalny na linię „251” Łódź—Nowosolna	4,—
— Bilet ulgowy na linię „251” Łódź—Nowosolna	2,—
— Bilet bagażowy na linię „251” Łódź—Nowosolna	4,—
— Miesięczny bilet pracowniczy na linię „251” Łódź—Nowosolna (bez	



Informator Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Łodzi, Łódź 1976 r.
 (ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)

1977

Wysokość opłat za przejazd osób i przewóz bagażu tramwajami i autobusami w 1977 roku.

Na liniach normalnych:

Rodzaj biletu	Tramwaj w zł	Autobus w zł
Bilet normalny	1	1,50
Bilet ulgowy (dla studentów, emerytów, rencistów, dzieci od lat 3 do 7 i wojskowych służby czynnej od szeregowca do kaprała włącznie)	0,50	0,50
Bilet bagażowy	2	3
Miesięczny bilet pracowniczy (szkolny) na 1 linię	25	30
Miesięczny bilet pracowniczy (szkolny) na 2-3 linie	30	35
Miesięczny bilet normalny imienny	120	180
Miesięczny bilet normalny na okaziciela	180	250
Miesięczny bilet pracowniczy (szkolny) na 1 linię na terenie miasta Pabianic	-	75
Miesięczny bilet pracowniczy imienny (szkolny) na wszystkie linie normalne tramwajowe i autobusowe	-	100

Na liniach nocnych:

Rodzaj biletu	Tramwaj w zł	Autobus w zł
Bilet normalny	2	3
Bilet bagażowy	2	3

Na liniach specjalnych i pośpiesznych:

Rodzaj biletu	Tramwaj w zł	Autobus w zł
Bilet normalny	-	2
Miesięczny normalny bilet na okaziciela (ważny również na liniach tramwajowych)	-	350
Miesięczny bilet normalny imienny (ważny również na liniach tramwajowych)	-	250
Bilet bagażowy na pozostałe linie	-	4

Na liniach podmiejskich:

Rodzaj biletu	Tramwaj w zł	Autobus w zł
Bilet normalny za 1 strefę	1	-
Bilet ulgowy za 1 strefę	0,50	-
Bilet bagażowy za 1 strefę	2	-
Miesięczny bilet pracowniczy na 1 lub 2 strefy (szkolny) bez przesiadania	30	-
Za każdą następną strefę	5	-
Dopłata za uprawnienie do przesiadania w granicach m. Łodzi	5	-

Na liniach autobusowych podmiejskich:

Rodzaj biletu	Tramwaj w zł	Autobus w zł
Bilet normalny	-	4
Bilet ulgowy	-	2
Bilet bagażowy	-	4
Miesięczny bilet pracowniczy bez prawa przesiadania się na linie miejskie	-	60

Opłata za przejazd bez ważnego biletu	300	300
---------------------------------------	-----	-----

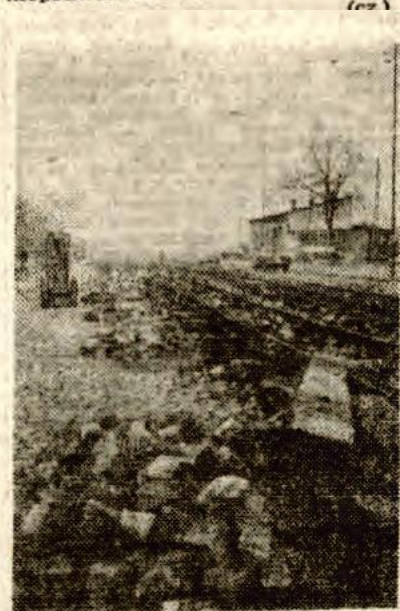
Taryfy MPK na rok 1977
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji
Miejskiej MPK Łódź)



Postępują prace przy wymianie szyn i przebudowie torowiska na ul. Armii Czerwonej od ul. Zielonej do Żeromskiego. Inwestycja ta na pewno przyczyni się do poprawienia warunków komunikacyjnych miasta, bo w ślad po jej zakończeniu na linii 41 będzie mógł kursować nowocześniejszy tabor tramwajowy.

Póki jednak co należałoby lepiej zadbać o oznakowanie wyłączonego z ogólnego dostępu do ruchu odcinka ulicy Armii Czerwonej.

Mało przejrzyste tablice informacyjne, brak wielu znaków informacyjnych i nakazu... Przykładów konkretnych możemy podać wiele, ale po cóż „odbierać chleb” fachowcom. Proponujemy dokonanie ponownego przeglądu oznakowania i szybkie usunięcie nieprawidłowości.



KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA ZAMIAST TRAMWAJOWEJ

Prawdopodobnie w dniu, w którym Czytelnicy dostaną „Życie Pabianic” – przestaną w mieście jeździć tramwaje zastąpią je autobusy. Podyktowane jest to koniecznością wymiany na ulicy Armii Czerwonej torowisk tramwajowych i rozszerzeniem międzylorczy, co pozwoli skierować na tę trasę szybsze, nowocześniejsze tramwaje.

Musimy zrozumieć tę decyzję, gwarantuje ona bowiem usprawnienie miejskiej komunikacji.

Cała operacja trwająca do 30 września (chyba że sprawna organizacja pracy pozwoli na przyspieszenie robót) podzielona jest na dwa etapy, w pierwszym wyznaczeni torowiska na odcinku od ulicy Zielonej do ulicy Żeromskiego, w drugim od ulicy Żeromskiego do ulicy Berlinga.

Ulica Armii Czerwonej kursować będą tylko autobusy i samochody dostawcze. W I etapie robót zostanie zlikwidowany przystanek przy ulicy Żymierskiego, w II etapie przy kawiarni „Mocca”.

Od dworca Kolejowego do Dużego Skretu i odwrotnie według zapewnienia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łodzi będzie jeździć 10 autobusów, w miarę rozeznania i potrzeb MPK ma skierować na tę trasę dodatkowo 2-3 autobusy. Wszyscy będziemy obserwować funkcjonowanie komunikacji w tym okresie, a także przebieg prac wykonywanych przez Kombinat Robót Drogowych w Łodzi i MPK.

Apel do przechodniów i znających – należy bezwzględnie respektować wszystkie przepisy znaków dotyczące przechodzenia przez jezdnię, znaki objazdów, pustoku, parkowania i zakazy wjazdów.

Jednocześnie trzeba poprawić, odnowić oznakowania na jezdniach także. Jak linia pośrodku czy strzałka kierunkowa. Gdy ktoś zauważy pewne nieprawidłowości w oznakowaniu, uszkodzony lub rozbity znak drogowy czy dziurę w jezdni – może sygnalizować te przypadki Oddziałowi Pabianickiemu Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Drog i Mostów (tel. 15-51-37 i 15-56-98), a gdy to nie pomoże interwencję załatwi Wydział Komunikacji Urzędu Miasta – tel. 15-55-51.

Jak poinformował nas kierownik Wydziału Komunikacji – Włodzisław Lorkiewicz przesyłane od pół roku przez prezydenta Pabianic kierownika Wydziału Komunikacji do Rejonowych Dyrekcji PKP w Łodzi pisma w sprawie fatalnego stanu przejazdów kolejowych nie spełniających podstawowych warunków bezpieczeństwa – pozostały bez reakcji i odpowiedzi.

Okazało się jednak że porzekadło, iż PKP są państwem w państwie, dzięki działaniom przedstawicieli Wojskowej Grupy Operacyjnej w Pabianicach ulekanie dewalacji, przejazdy w krótkim terminie będą doprowadzone do porządku.

(hg)

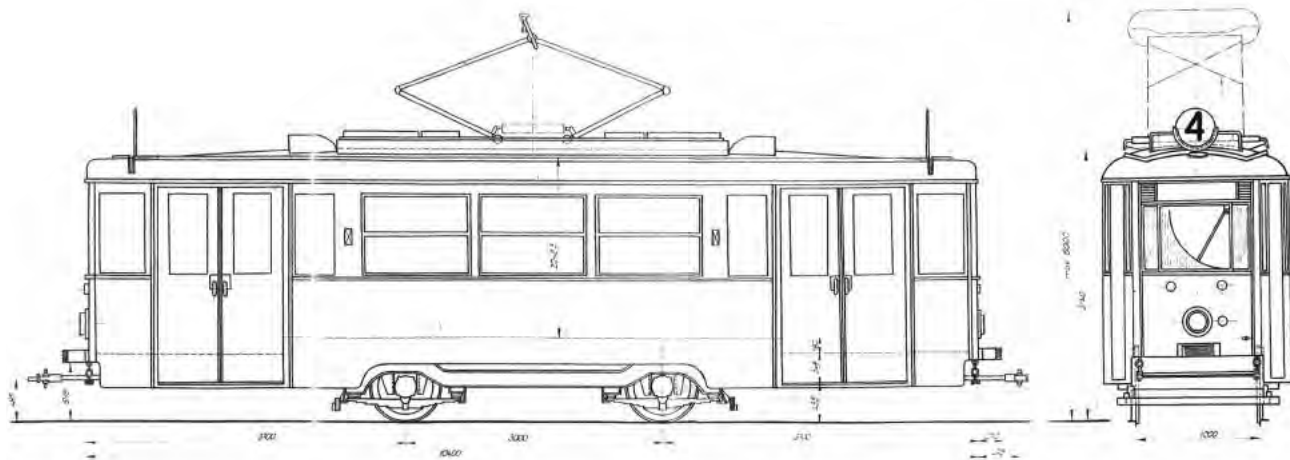
Życie Pabianic, 8-14.04.1982

Życie Pabianic, 20-26.05.1982



Wysłużony tabor tramwajowy dość często wymagał różnorodnych napraw, w związku z czym wagony dość często „wypadały” z użytkowania. Wobec ogromnego zapotrzebowania na ten środek transportu, wymiana taboru stawała się nieodzowna. Zdecydowano o zaadaptowaniu projektu niemieckiego wagonu KSW (Kriegsstrassenbahnwagen), opracowanego na potrzeby wojenne. W 1948 r. Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych „Konstal” wyprodukowała prototyp wagonu doczepnego o symbolu ND (Normalno-Doczepny), zaś niebawem wypuszczono silnikowy wagon oznaczony symbolem N (Normalny). Tabor ten zaczął wypierać starsze wagony, stając się podstawowym dla całej sieci komunikacyjnej w kraju. Wagony o rozstawie szyn 1000 mm, oznaczone symbolem 2N, trafiły do Łodzi w 1950 r. Początkowo były używane jedynie w ruchu miejskim, a na liniach podmiejskich nadal użytkowano stare składy, sukcesywnie je wycofując. I tak w latach 1954–1957 zniknęły z ruchu pasażerskiego dwuosiove wagony silnikowe typu „Mainz”, „Herbrandt” i „Cieszyn”, a w roku 1960 wycofano najstarsze silnikowe jak i doczepne wagony GE-58 oraz U-104.

Tymczasem „Konstal” w Chorzowie i Świdnicka Fabryka Wagonów rozpoczęły w 1957 r. produkcję nowej wersji dotychczasowych wagonów 2N, pod nazwą 5N i 5ND. „Enki” wkroczyły w końcu na linie podmiejskie (w Pabianicach pojawiły się we wrześniu 1957 r.), wypierając składy przedwojenne i stając się jedynym taborem tramwajowym MPK Łódź.



Schemat 2-osiowego tramwaju silnikowego typu 5N/1
(ze zbiorów Wiktora Jarzyny)



Skład 5N + 5ND na pętli przy ul. Wiejskiej
w Pabianicach, 1979 r.
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)



Skład 5N + 5ND, 25 sierpnia 1971 r.,
fot. Sigurd Hilkenbach
(udostępnione przez Łukasza Stefańczyka)



Skład 5N + 5ND, 1988 r.,
fot. Michael Russell
(udostępnione przez Wojciecha Dębskiego)



Skład 5N + 5ND, 1989 r.
(udostępnione przez Wojciecha Dębskiego)



Wnętrze wagonu typu 5N,
fot. Ł. Stefańczyk
(reprod. z: W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński,
*Łódzka podmiejska komunikacja tramwajowa
1901–2001*, Łódź 2001)

Wagony typu 2N miały układ dwukierunkowy. Ściany wewnętrzne wyłożono klepką bukową, zaś sufit sklejką liściastą. Według specyfikacji mogły pomieścić 96 pasażerów, w tym 40 na miejscach stojących wewnątrz i 40 na pomostach oraz tylko 16 na miejscach siedzących (na 4 ławkach dwuosobowych i 8 siedzikach jednoosobowych). W praktyce wagon mógł pomieścić nawet 130 pasażerów, a w godzinach szczytu nawet i więcej. Od 1951 r. wszystkie „Enki” posiadały ujednolicone dwuczęściowe okna ujęte w aluminiowe ramy, z opuszczaną do dołu częścią górną. Stanowisko motorniczego oddzielone było od reszty wagonu zaporami rurowymi. Podczas kursów nocnych ta część mogła być oddzielona od oświetlonego wagonu za pomocą płótna żaglowego opuszczanego od sufitu, a na dzień przymocowywanego tam za pomocą rzemyków. Motorniczy miał do swojej dyspozycji drewniany, trójnożny stołek, ale zasadniczo skład prowadzono na stojąco. Pod ławkami znajdowały się cztery grzejniki zasilane prądem rozruchu lub hamowania oraz dwa grzejniki na prąd z sieci, po jednym na każdym pomoście. Ciekawostką jest fakt, że do 1957 r. w wyniku deficytu mocy energetycznej można było ogrzewać tylko składy podmiejskie.

Nowy typ „Enki”, czyli 5N, charakteryzowało kilka zmian. Przede wszystkim z myślą o stale przepełnionych wagonach powiększono przedział pasażerski o pomosty i zastąpiono drzwi jednoskrzydłowe drzwiami dwuskrzydłowymi. W latach 1957–1962 (w 1962 r. zakończono ich produkcję) z chorzowskiej fabryki do łódzkiego MPK trafiło 181 wagonów silnikowych oraz 68 doczepek tego typu. W latach 1958–1961 dodatkowo przydzielono 302 doczepki typu 5ND z Fabryki w Świdnicy⁷³.



Wnętrze tramwaju typu 5N, lata 70. XX w.,
fot. Henryk Marczak



W „Ence” na linii 41, od lewej: Henryk Seliga,
Jadwiga Tysiak, Romuald Adamczewski,
Zbigniew Michalski, Henryk Marczak, Wojciech
Witkowski, 1969 r.
(ze zbiorów Henryka Marczaka)

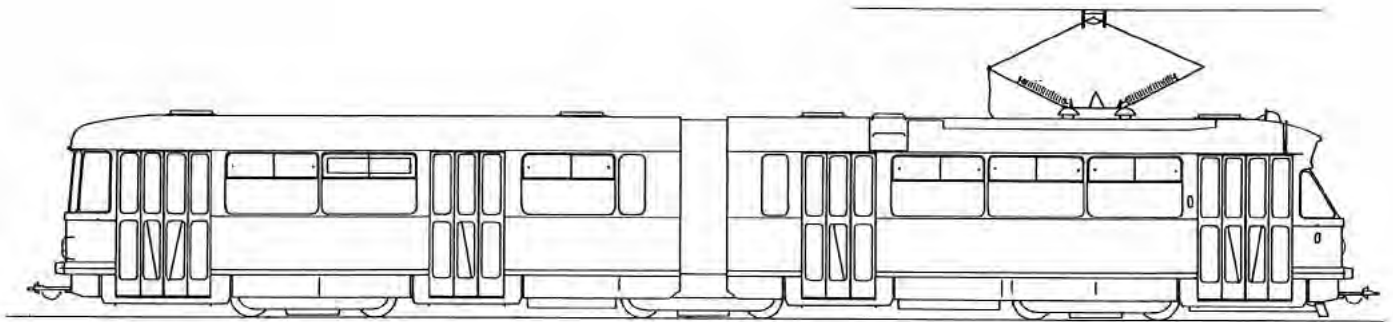


Tramwaj linii 41 – zmodernizowany 2N + 5ND i tramwaj linii 41 bis – 803N
na Placu Obrońców Stalingradu (obecnie Stary Rynek), II poł. lat 80. XX w.
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)

Kolejna dostawa wagonów, ale już innego typu, miała miejsce na początku lat 70. Były to wagony przegubowe typu 102NaW (wąskotorowy odpowiednik wersji 102Na) oraz niemal bliźniacze wagony typu 803N.

W latach 1972–1973 sprowadzono do Łodzi 20 wagonów 102NaW, a w latach 1973–1974 – 141 wagonów 803N. Obydwa warianty okazały się bardzo funkcjonalne. Oferowały 32 miejsca siedzące i 150 stojących, zwiększając tym samym komfort przejazdu pasażerów. Swobodny przepływ pasażerów ułatwiało czworo harmonijkowych drzwi sterowanych elektrycznie. Wnętrze wykonano z płyt laminowanych, a drewnianą podłogę pokryto wykładziną gumową. 17 grzejników rozmieszczono wzdłuż ścian bocznych przy podłodze. Stanowisko motorniczego częściowo oddzielono od części dla pasażerów szafką i płytą laminowaną. Przed pulpitem zamontowano na stałe do podłogi siedzenie. Szybę czołową oraz boczne ogrzewały 4 grzejniki, dodatkowo zamontowano grzejnik dla motorniczego. Boczne okna przedziału pasażerskiego wyposażone były w przesuwne szybki, dodatkową wentylację zapewniały klapy w dachu. Wagony te mogły osiągnąć prędkość 55 km/h.

Na linii pabianickiej zagościły na stałe z początkiem lat 80. XX w.⁷⁴.



Tramwaj przegubowy typu 803N, rys. D. Walczak
(reprod. z: W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska komunikacja tramwajowa 1901–2001*, Łódź 2001)



Konstal 102NaW na pętli
przy Placu Niepodległości,
25 kwietnia 2003 r.,
fot. Łukasz Stefańczyk



Wnętrze tramwaju 102NaW
na linii 41, 31 grudnia 2003 r.,
fot. Łukasz Stefańczyk

W latach 80. sporadycznie na liniach podmiejskich pojawiały się wagony serii 805N i nowszej ich odmiany – 805Na (produkowanej od 1979 r.). Na linii pabianickiej na stałe zagościły dopiero na przełomie lat 80. i 90. W wagonach tych zastosowano rozrząd pośredni rozrusznikowy o zautomatyzowanym przebiegu rozruchu i hamowania. Motorniczowie zetknęli się tu po raz pierwszy z nowym sposobem sterowania wagonem. Do tej pory tramwaje posiadały dwie korby, jedna z nich służyła do rozruchu i hamowania, druga natomiast do hamowania. Częściowo układ ten zmieniono już w tramwajach przegubowych, gdzie wyeliminowano korbę hamulca ręcznego na rzecz automatycznego umiejscawiania wagonu po zatrzymaniu. Natomiast w wagonach typu 805N rozruchu i hamowania dokonywano za pomocą pedałów zamontowanych w podłodze. Stąd też potocznie nazywano te wagony „pedałowcami”. Posiadały one 20 miejsc siedzących i nominalnie 95 stojących, ale maksymalnie mogły przewieźć nawet 125 pasażerów. Cztery pary dwuskrzydłowych drzwi otwieranych do środka usprawniały wymianę pasażerów⁷⁵.



Wagony typu 805Na na linii tramwajowej 41, pętla przy ul. Wiejskiej w Pabianicach, 10 lipca 1991 r.
fot. T. Igielski (reprod. z: Ł. Stefańczyk, *Linia tramwajowa Łódź – Pabianice* (1), „Świat kolei” 2004, nr 4)

Pod koniec lat 80. powstał pomysł budowy nowego odcinka tramwajowego, tym razem do osiedla M. Kopernika na Bugaju. Odcinek ten miała obsługiwać linia 41 bis. W 1989 r. na skrzyżowaniu ulic Waltera-Jankego i Nawrockiego ułożono dwutorowy fragment łuku o długości kilkudziesięciu metrów. Przemiany lat 90. XX w. spowodowały jednak odstępianie od projektu. Latem 2014 r. dokonano ostatecznego demontażu tego fragmentu torowiska. Rozbiórkę powierzono firmie „Włodan” z Porszewic⁷⁶.



Fragment niezrealizowanej
linii tramwajowej na Bugaju
2000 r.
fot. Łukasz Stefańczyk

Dnia 18 grudnia 1991 r. Rada Miejska w Łodzi podjęła uchwałę o utworzeniu odrębnych firm do obsługi komunikacji miejskiej i podmiejskiej. W 1993 r. dla linii miejskich powołano MPK-Łódź Sp. z o.o., a linie podmiejskie przejęła Międzygminna Komunikacja Tramwajowa Sp. z o.o. (MKT), powstała 10 maja 1993 r. i Tramwaje Podmiejskie Sp. z o.o. Udziałowcami MKT zostały miasta Łódź, Zgierz i Ozorków oraz gmina Zgierz. Pabianice nie zdecydowały się na przystąpienie do nowej spółki, choć od 1 grudnia 1993 r. MKT przejęła obsługę linii 41 i 41 bis. Na mocy uchwały Zarządu Miasta Łodzi Pabianice nieodpłatnie otrzymały 9 wagonów dla linii 41 i 6 wagonów dla linii 41 bis. Były to dwa tramwaje 102NaW i trzynaście 803N⁷⁷.



Tramwaj typu 803N na linii 41 bis na Dużym Skręcie, 1997 r.
fot. Wojciech Dębski

Początkowo tabor pabianicki pozostawał w Chocianowicach odpłatnie, gdyż po przemianach zajezdnia formalnie przynależała do spółki MPK Łódź. We władaniu MKT była odległa zajezdnia Helenówek, gdzie z dniem 31 maja 1995 r. ostatecznie został przeniesiony tabor.

1 stycznia 1998 r. decyzją władz Pabianic zlikwidowano 41 bis.

W latach 90. XX w. miały miejsce dość poważne remonty na łódzkim odcinku linii pabianickiej. W latach 1994–1998 wyremontowano torowisko na odcinku od Chocianowic do ul. Leszczowej i od Al. Włóknarzy do ronda Lotników Lwowskich (powstałe w 1961 r. jako rondo Titowa). Zbudowano nowe mosty na rzekach Olechówce i Nerze. Latem 2003 r. postawiono nowy wiadukt kolei obwodowej. Poziom torowiska obniżono o 70 cm, przez co 41 kursowało przez pewien czas tylko do Chocianowic. Tabor w tym czasie przetrzymywano na pętli na Dużym Skręcie, MPK nie zgodziło się bowiem na stacjonowanie wagonów w zajezdni chocianowickiej. Ruch wznowiono w sierpniu 2003 r. na pojedynczym torowisku, a w październiku oddano do użytku tor drugi. Pabianicki tabor wrócił do zajezdni Helenówek.



Tramwaj typu 803N na starym moście na Nerze, 7 marca 1995 r.
fot. Wojciech Dębski

Tramwaj linii 41
– wagony 102NaW (z lewej)
i 803N, 22 lipca 1996 r.
fot. Wojciech Dębski



Tramwaj typu 803N
na linii 41, ul. Zamkowa
w Pabianicach, 1997 r.
fot. Wojciech Dębski





Zmodernizowany 803N
na linii 41, przystanek
Pabianicka/Długa, 1998 r.
fot. Wojciech Dębski



Tramwaj typu 803N
na linii 41, ul. Pabianicka,
1998 r.
fot. Wojciech Dębski

Piechotą do Łodzi?**MPK nie chce wozić**

O 1 czerwca Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi przestaje „puszczać” tramwaje do Pabianic — taka wiadomość dotarła do naszego „ratuśza”. Prezydenci — Marek Firkowski i Jacek Gryzel czym prędzej pojechali więc do Łodzi, żeby dowiedzieć się, o co właściwie chodzi.

W Urzędzie Miejskim przy ul. Piotrkowskiej zostali przyjęci raczej chłodno. Prezydentom wyjaśniono, że spółka MPK jest w stanie likwidacji (podział na kilka mniejszych) i na razie nie wiadomo, czy w czerwcu tramwaje pojadą do Pabianic. Zajeżdżnia w Chocianowicach, która dotychczas obsługuje nasze

miasto, nie zamierza dłużej tego robić. Najprawdopodobniej władze Pabianic i Zgierza będą musiały dogadywać się z kierownictwem zajeżdżni w Helenówku (prawie 20 kilometrów dalej), aby tamtejsi tramwajarze zechcieli obsługiwać linie podmiejskie.

Udało nam się dowiedzieć, że jeśli tramwaje nie znikną z ulic Pabianic, należy spodziewać się nowych biletów. Podejrzewamy, że droższych... (pik)

Nowe Życie Pabianic
25.05.1993

Bilety tramwajowe aż po 4.000 zł**„Kanar” z lampką**

Od 14 czerwca zdrożeją bilety tramwajowe MPK. Za jeden przejazd będziemy musieli płacić aż 4 tysiące zł, czyli drożej niż miejskim autobusem. Decyzję taką podjęły władze Łodzi, które zarządzają pabianickimi tramwajami.

Nowe bilety będą bardzo trudne do podrobienia. Wydrukowano je na specjalnym papierze, przy użyciu farby żółtej, czerwonej i czarnej. Kontrolerzy MPK dostaną ręczne lampki ultrafioletowe, które pozwolą wykryć bilety sfalszowane. „Kanary” z lampkami wsiadają do tramwajów już za dwa tygodnie.

Nadal nie wiadomo, czym będziemy jeździć do Łodzi w lipcu. Tylko bowiem do końca czerwca MPK zamierza obsługiwać linie „41” i „41 bis”. Potem ma zacząć działać spółka międzygminna, która powinna płacić za podłódzkie tramwaje. Czy Pabianice, Zgierz, Rzgów, Aleksandrów i Konstantynów znajdą na to pieniądze — ciągle nie wiadomo.

(pik)

Nowe Życie Pabianic
1.06.1993

Międzygminna Komunikacja Tramwajowa

Sp. z o.o.

informuje

że z dniem 1.12.93 r. na liniach 41 i 41 bis w granicach miasta i gminy Pabianice, tj. od przystanku „Wiejska” do przystanku „Mały Skręt” obowiązuje nowy wzór biletu jednorazowego MKT z zachowaniem dotychczasowej wartości, tj. 4 000 zł - normalny i 2 000 zł - ulgowy.

W granicach miasta Łodzi, tj. od przystanku „Mały Skręt” do „pl. Niepodległości” obowiązuje bilet dotychczasowy MPK Sp. z o.o. Łódź.

Sprzedaż biletów okresowych na miesiąc grudzień odbywać się będzie według dotychczasowych zasad.

Nowe bilety jednorazowe do nabycia po trasie przejazdu tramwaju w sieci sprzedaży „RUCH” SA.



Tramwaj w płomieniach

Tydzień temu na placu Niepodległości w Łodzi spłonął stojący na poboczu tramwaj linii „41”. Przyczyną pożaru było zwarcie w instalacji elektrycznej.

— *Takie przypadki zdarzają się niezwykle rzadko* — powiedział nam **Andrzej Grzelak**, kierownik wydziału eksploatacji Międzygminnej Komunikacji Tramwajowej, zajmującej się połączeniami między Łodzią a Pabianicami, Zgierzem i Ozorkowem.

Wszyscy pracownicy MKT ponoszą odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów i nikt nigdy nie zdecydowałby się wypuścić w trasę wagonu z



Nowe Życie Pabianic
2.12.1997

Spalił się ze wstydu?

Płonący tramwaj

Zaledwie kilkunastu minut po-trzebował ogień, by czerwonego „przegubowca” zmienić w o-smołony wrak. Tramwaj spalił się na przystanku przy ul. Tkackiej. Kłęby czarnego dymu widać było aż na Starym Mieście, a od nagrzanego płomieniami powietrza popękały szyby wystawowe najbliższych sklepów.

Jest środa, 4 sierpnia. Około godziny piętnastej z pętli przy ul. Wiejskiej rusza tramwaj bez pasaże-rów. Jedzie na awaryjnym silniku, prosto do zajezdni. Zbliżając się do przystanku przy ul. Tkackiej motorniczy zauważa wydobywający się z przegubu dym. — *Półtorej minuty później było już po wszystkim* — mówi **Stanisław Sot**, motorniczy. — *Przeguby to siedlisko kurzu, brudu i starych biletów. raj dla ognia.*

Ludzie przyglądający się pożarowi sugerują, że „brudas” spalił się ze wstydu. Ci, co byli od początku twierdzą, że motorniczy nie miał w wagonie gaśnicy, a ta którą pożyczył od kolegi z drugiego tramwaju była pusta. Wezwano straż pożarną.

Walka z ogniem trwa krótko. Strażacy gaszą pożar w ciągu kilkunastu minut. Mimo to wnętrze tramwaju — fotele, sufit, ściany — zdążyły spłonąć całkowicie. Od gorącego po-

wietrza popękały szyby w sklepach, przy których zatrzymał się płonący tramwaj. — *Panie, w wypożyczalniach wideo są amerykańskie filmy o wielkich pożarach, obejrzyj pan sobie, co ja będę opowiadał* — zbywał ciekawskich właściciel jednego ze sklepów. Szyba w jego oknie pękła na całej długości i ledwie trzymała się ramy.

Przyczyną pożaru było zwarcie w instalacji elektrycznej. Straty wyceniono wstępnie na kilkaset milionów zł. Tyle wart był tramwaj, który teraz nadaje się wyłącznie na złom. (kod)



najmniejszą choćby wadą. Na trasie Pabianice — Łódź jeździ 6 tramwajów, a do tego trzy tzw. „bisy”, wszystkie z kilkunastoletnim stażem. Ich sprawność techniczna sprawdzana jest codziennie, a raz w miesiącu przechodzą one generalny przegląd.

Nie oszacowano jeszcze dokładnie strat wtorkowego pożaru, jednak już teraz wiadomo, że liczyć je można na kilkunastie tysięcy złotych.

tekst i foto: ms.

Nowe Życie Pabianic
10.08.1993



Zmodernizowany 803N na linii 41, rondo Lotników Lwowskich w Łodzi, 15 sierpnia 2000 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Zmodernizowany 803N na linii 41 w Ksawerowie, 26 maja 2001 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Zmodernizowany 803N na linii 41, wiadukt kolejowy na ul. Pabianickiej, 2 marca 2003 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Zmodernizowany 803N na linii 41, ul. Łaska w Pabianicach, 31 października 2003 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Konstal 102NaW na pętli na Pl. Niepodległości, ostatni kurs linii 41, 31 grudnia 2003 r.
fot. Łukasz Stefańczyk

Dnia 1 lipca 2003 r. Pabianice wypowiedziały spółce MKT umowę na świadczenie usług w zakresie obsługi linii 41. Ustalono, że linia zostanie zlikwidowana, a przewozy pasażerskie przejmie MPK. przedłużając trasę linii 11 do Pabianic. Na odcinku Chocianowice – Wiejska linia miała być komercyjna, a utarg trafił w ręce przewoźnika, tj. MPK, w zamian władze Pabianic miały nie dopłacać do kosztów związanych z eksploatacją taboru. Gmina miała być odpowiedzialna za utrzymanie torowiska, sieci i przystanków.

Życie Pabianic, 8.01.2004

Z MIASTA

Witaj „jedenastka”

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że odszedł od nas jeden z najstarszych pabianiczian – tramwaj „41”. Miał 105 lat.

Jego następca to „jedenastka”, jeżdżąca na trasie liczącej aż 30 km



Rozkład jazdy tramwajów „11”

Odjazdy z krańcówki przy ul. Wiejskiej

w dni robocze godz. minuty	w soboty godz. min.	w niedziele i święta godz. min.
4 01 28 54	4 37	4 37
5 14 43	5 07 37	5 07 37
6 14 37 52	6 15 37	6 07 37
7 14 37 59	7 07 37	7 07 37
8 22 44	8 07 37	8 07 37
9 07 29 52	9 07 37	9 07 37
10 14 37 59	10 07 37	10 07 37
11 22 44	11 07 37	11 07 37
12 07 29 52	12 07 37	12 07 37
13 14 37 59	13 07 37	13 07 37
14 22 44	14 07 37	14 07 37
15 07 29 52	15 07 37	15 07 37
16 14 37 59	16 07 37	16 07 37
17 22 44	17 07 37	17 07 37
18 07 37	18 07 37	18 07 37
19 07 37 47A	19 07 37	19 07 37
20 07 37	20 07 37	20 07 37
21 07 37	21 07 37	21 07 37
22 07A 37A	22 07A 37A	22 07A 37A
23 07A 37A	23 07A	23 07A

Odjazdy z Chocianowic do Pabianic

w dni robocze godz. min.	w soboty godz. min.	w niedziele i święta godz. min.
3 23 50	3 54	3 54
4 05 34	4 22 43	4 21 43
5 02 33 49	5 08 38	5 12 42
6 02 33 46	6 12 42	6 13 42
7 20 43	7 13 43	7 12 43
8 05 28 50	8 13 43	8 13 43
9 13 35 58	9 13 43	9 13 43
10 20 43	10 13 43	10 13 43
11 05 28 50	11 13 46	11 13 43
12 13 35 58	12 16 46	12 13 43
13 20 43	13 16 46	13 13 43
14 05 28 50	14 16 46	14 13 43
15 13 35 58	15 16 46	15 13 43
16 20 53	16 16 43	16 13 43
17 05 28 50	17 13 43	17 13 43
18 13 36 56	18 13 43	18 13 43
19 16 46	19 13 43	19 13 43
20 16 46	20 13 43	20 13 43
21 16 46	21 13 43	21 13 43
22 16 46	22 13	22 13

A – tak oznakowany tramwaj dojeżdża tylko do placu Niepodległości

Informacja o rozkładach jazdy dostępna jest w Internecie www.mpk.lodz.pl, w telegrafice TVP3 – strony 600-699



Jaki bilet na tramwaj

Bilet na tramwaj można kupić wyłącznie u konduktora w tramwaju. Biletów na tramwaj nie ma i nie będzie w kioskach. U konduktora kosztuje 1,80 zł (zwykły) i 90 gr (ulgowy). Z takim biletem można jeździć z krańcówki przy ul. Wiejskiej w Pabianicach aż do stacji w Chocianowicach. Kim chce jeździć tramwajem linii „11” jeszcze dalej – po Łodzi, ten musi kupić dodatkowy bilet czasowy – najtańszy (30-minutowy) kosztuje 2,20 zł.

Jaki bilet na autobus

Na ten bilet można jeździć tylko autobusami miejskimi. Kosztuje 1,80 zł (zwykły) i 90 gr (ulgowy).

Kto wsiadzie do autobusu bez biletu, ten może kupić go od kierowcy. Taki bilet jest jednak droższy – kosztuje 2,20 zł.

Komu został niewykorzystany bilet za 1,60 zł (sprzed podwyżki cen), ten może go skasować w autobusie – ale pod warunkiem, że kupi i skasuje także drugi bilet – za 20 gr.

Ważne telefony
bezpłatna infolinia 0-800-168-034
wypadkowy 995
skargi i wnioski 672-13-13

JEDNO PYTANIE DO...

Wojciecha Janczyka
– rzecznika prasowego
prezidenta:



Czy będą
migawki na tramwaj?

– Tak. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne ubiegało się w tym pabianiczanie będą mogli kupić migawki na tramwaj. Rozprowadzaniem migawek mają się zająć punkty sprzedaży biletów na stacji MKK.



1 stycznia 2004 r. tabor pabianicki wrócił do macierzystej zajezdni w Chocianowicach. W tym samym dniu o godz. 3.54 na trasę do Pabianic wyjechała pierwsza „11”. Na Wiejską dotarła o 4.29. Po południu w ramach uroczystych obchodów do tramwaju nr 11 dołączył także zabytkowy Lilpop II. Wraz z likwidacją linii 41 zakończono eksploatację wagonów typu 803N na tej trasie, natomiast powróciły wagony typu 805N. W pabianickich tramwajach jeździło 2 konduktorów, u których można było zakupić bilety na trasie Chocianowice–Wiejska. Normalny kosztował 1,80 zł, ulgowy 90 gr. Od marca 2005 r. w wagonach wprowadzono automaty biletowe, ostatni raz konduktor pojawił się na tej trasie 30 kwietnia 2005 r.

Na mocy umowy z 1 lutego 2004 r. między gminą Zgierz a MPK trasę linii 11 przedłużono do pl. Kilińskiego w Zgierzu, likwidując jednocześnie linię 45 obsługiwaną przez MKT. Linia 11 uznawana była za drugą co do długości linię tramwajową w Europie i Polsce – liczyła 28,9 km.



Otwarcie linii tramwajowej nr 11, 1 stycznia 2004 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Tramwaj 805Na jako linia 11 na ul. Warszawskiej przy krańcówce Duży Skręt, 4 października 2004 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Tramwaj 805Na jako linia 11, mijanka na ul. Łaskiej przy ul. Pomorskiej w Pabianicach, 1 stycznia 2004 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Tramwaj 805Na jako linia 11, krańcówka przy ul. Wiejskiej w Pabianicach, 28 grudnia 2006 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Tramwaj 805Na jako linia na linii 11, ul. Pabianicka w Łodzi na wysokości zajezdni Chocianowice, 21 kwietnia 2007 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Skład 805Na na linii 11, 2007 r.
fot. Wojciech Dębski



Skład 805Na na linii 11, 2007 r.
fot. Wojciech Dębski



Tramwaje typu 805Na na linii P i 11, pętla przy ul. Wiejskiej w Pabianicach
fot. Łukasz Stefańczyk

4 października 2004 r. ponownie uruchomiono lokalną linię na odcinku Duży Skręt–Wiejska, tym razem pod nazwą „P”, kursowała ona do 2 stycznia 2007 r.

Na okres od 16 kwietnia do 4 lipca 2008 r. zawieszono komunikację Łódź–Pabianice w związku z budową łódzkiego odcinka ŁTR (Łódzkiego Tramwaju Regionalnego). W lipcu przywrócono linię P na trasie Chocianowice–Wiejska. W maju 2009 r. z racji przebudowy na ul. Pabianickiej komunikacja tramwajowa na trasie Chocianowice–Mały Skręt została zawieszona. Powróciła w sierpniu na trasie Wiejska–IKEA.

1 lipca 2008 r. skrócono kursy linii 11 do przystanku Chocianowice IKEA. Było to spowodowane złym stanem torowiska w Pabianicach i Ksawerowie, niedostosowanym do nowoczesnych tramwajów Pesa. Między Łodzią a Chocianowicami kursował natomiast całodobowy tramwaj linii P.



Tramwaj typu 805Na na linii P, 21 marca 2005 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Tramwaj typu 805Na na linii P, 14 kwietnia 2005 r.
fot. Łukasz Stefańczyk

Tramwaj 805Na na linii P,
w tle plac budowy obecnego
Portu Łódź, 30 grudnia 2008 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Tramwaj 805Na na linii P,
w tle plac budowy obecnego
Portu Łódź, 11 kwietnia 2009 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



1 sierpnia 2010 r. linię pabianicką włączono do Lokalnego Transportu Zbiorowego w Łodzi, co wiązało się z wprowadzeniem łódzkiej taryfy opłat. Tramwajom przywrócono historyczny numer – 41. Linię obsługiwały pojedyncze wagony typu 805Na. W styczniu 2012 r. tramwaje linii 41 znów kończyły swą trasę na Placu Niepodległości.

Wtorek, 3 sierpnia 2010r.

W MOIM MIĘŚCIE

MM Pabianice
JEST CO POCZYTAĆ

„41” wraca na tory

MACIEJ KUCHARZEK

m.kucharek@mm.pabianice.pl

Od niedzieli po Pabianicach znów kursuje tramwaj nr 41. Nawiązanie do tradycji jest tu jednak mylące, bo oprócz numeru, wszystko w tramwaju jest nowe.

Nowa umowa na funkcjonowanie tramwaju, którą prezydent **Zbigniew Dychto** podpisał w piątek, wprowadza kilka istotnych zmian. Od wczoraj tramwajem jeździmy na łódzkich zasadach. Kasujemy bilet czasowy (10-minutowy bilet ulgowy kosztuje 85 gr, normalny - 1.70 zł, za 30-minutowy bilet ulgowy zapłacimy 1.2 zł, za normalny - 2.4 zł) obowiązującą ulgi identyczne, jak na terenie Łodzi. Nasze miasto co miesiąc dopłaci do nich ok. 30 tysięcy złotych (patrz: ramka). W sumie roczny koszt funkcjonowania tramwaju (dopłaty do biletów, utrzymanie infrastruktury itp.) to dla Pabianic ok. 600 tys. zł. Do tego trzeba będzie wkrótce doliczyć koszt remontu stacji transformatorowej na Dużym Skrócie (ok. 500 tys. zł).

- Ze względów ekonomicznych, tramwaj się nam nie opłaca. Funkcjonuje jednak w Pabianicach od 108 lat i funkcjonować będzie – nie kryje prezydent i podkre-

śla, że za kilka miesięcy, kiedy dokładnie poznamy realia funkcjonowania tramwaju na nowych zasadach, podpisana w piątek umowa może być renegotjowana.

Kontrowersje wzbudza fakt, że po Pabianicach na stałe jeździć będzie jeden, zamiast jak wcześniej – dwóch wagonów.

- Zdania uczo-

nych są podzielone. List mi pani napisała: „Pabianice to nie wieś, żeby jeden wagon jeździł” - cytuję prezydent Zbigniew Dychto. - O tym, że jest ciasno, to mogą jedynie mówić młodzi ludzie.

Ludzie w moim

wieku wiedzą, co to znaczy ciasno.

Prezydent podpira się wynikami badania przeprowadzonego przez MPK Łódź: kiedy po Pabianicach kursowały dwa wagony, maksymalne wykorzystanie każdego z nich wynosiło 35 procent. Idąc

Były sekretarz pyta

Karol Klimek, były sekretarz miasta i powiatu, zainteresował się sprawą tramwaju. Zaniepokoiło go, że prezydent umowę na funkcjonowanie tramwaju podpisał z pominięciem ustawy „prawo zamówień publicznych”. W oficjalnym piśmie prosi o udostępnienie wszystkich dokumentów związanych ze sprawą.

- Dzisiaj nie przesądzam o jakimkolwiek naruszeniu przepisów prawa. Najpierw chce poznać dokumenty - mówi.

Jeżeli jego wątpliwości potwierdzą się, rozważy opisanie sprawy w jednym ze specjalistycznych czasopiśmie zajmujących się problematyką zamówień publicznych oraz przedstawienie sprawy na V Forum Przetargów Publicznych, które odbędzie się w dniach 11-14 października tego roku.

- Zrobiłem pierwszy krok, kolejnych do zrobienia jest jeszcze bardzo wiele. Sprawę chcę jednak doprowadzić do końca - zapowiada.

tym rozmowaniem, jeden wagon będzie wykorzystany maksymalnie w 70 procentach. O przeładowaniu nie może być więc mowy. Prezydent zapewnia jednak, że w razie potrzeby zostanie zwiększona częstotliwość kursowania jednego wagonu.

Tyle kosztuje tramwaj:

ok. 30.000 zł

tyle co miesiąc dopłacimy do biletów tramwajowych według nowej umowy

ok. 40.000 zł

tyle dopłacaliśmy w ramach poprzedniej umowy

ok. 600.000 zł

tyle rocznie płacimy za funkcjonowanie tramwaju.

Bilety niedostępne

Prezydent Zbigniew Dychto zapowiadał, że łódzkie, czasowe bilety będzie można kupić w punktach sprzedaży biletów MZK, m.in. na krancówce Waltera Jankęgo czy przy dworcu PKP.

- Nic nie wiem na ten temat - tak na pytanie o bilet odpowiedziała nam kobieta pracująca w punkcie na dworcu.

O sprzedaży łódzkich biletów nic nie wiedzieli także w sekretariacie MZK.

- To wypadek przy pracy - mówi zastępca prezydenta Jarosław Cichosz. - Nie umiem jednak powiedzieć, kiedy bilety we wspomnianych punktach będą dostępne.

Dzisiaj bilety kupić można w kilku prywatnych punktach sprzedaży, m.in. w kiosku przy ul. Zamkowej 11 oraz w automacie wewnątrz tramwaju.





Ściśnięci jak szprotki

W czasie godzin szczytu na tramwajowych przystankach, a także w samym tramwaju rozgrywa się batalia według zasady „kto pierwszy, ten lepszy”. W tym starciu nie chodzi wcale o zajęcie miejsca siedzącego, pasażerowie walczą o możliwość wejścia do tramwaju.

ALEKSANDRA URBANKIEWICZ

redakcja@mm.pabianice.pl

Problem ze ściśkiem w tramwaju zaczyna się mniej więcej od godziny siódmej. Tłoczno robi się już na Piaskach, a przy ul. Nawrockiego wejście do tramwaju polega na przepychaniu jadących już pasażerów w głąb wagonu. Podróż do Łodzi staje się prawdziwą udręką. Problem powtarza się podczas powrotu z Łodzi.

W godzinach 16 -17 tramwaj kursuje co prawda trzy razy na godzinę, jednak problem nie znika. Pasażerowie nie mają wyjścia. Jeżdżą i narzekają.

- To jakaś masakra – podnosi głos pasażerka. - Nie ma co opowiadać, wystarczy popatrzeć, jedziemy tu jak szprotki.

Masakra, tragedia, ciasnota – słychać

z ust zdenerwowanych mieszkańców. Pasażerowie denerwują się i buntują.

- Nawet jak tramwaj będzie jeździł częściej, nic się nie zmieni. Trzeba drugi wagon dołączyć - podnoszą się głosy.

Uczniowie i studenci dojeżdżający do łódzkich szkół podchodzą do problemu z większym dystansem.

- Ja to sobie usiądę na schodach i jest spoko - opowiada Stasiak, uczeń łódzkiego liceum. - Tylko starsi się dziwią, jak tak można.

- Jak się pójdzie po bilet, to nawet uchwyt potrafią zająć, taki tłok jest - śmieje się Aneta, koleżanka Staśka. - W Łodzi to standard, że w godzinach szczytu jest ciasno. Ludzie tam się przyzwyczaili to i u nas się przyzwyczajają.

Taniej, ale... gorzej

Od 1 sierpnia, dzięki nowej umowie, za jazdę tramwajem zapłacimy mniej, a miasto zaoszczędzi ponad 100 tys. zł. rocznie. Jednak ta decyzja pozbawiła możliwości dojazdu do pracy dziesiątki pabianiczan. Czy było warto?

KRYSTIAN DOBRZAŃSKI

k.dobrzanski@mm.pabianice.pl

Dotychczas tramwaj kursował 24 godz. na dobę. Od godz. 23.00 do 4.00 kurs odbywał się raz na godzinę. To dawało pabianiczanom możliwość powrotu lub dostania się do Łodzi o każdej porze. Po wprowadzeniu zmian, ostatni tramwaj z Łodzi do Pabianic odjeżdża przed godz. 22.00, pierwszy – o godz. 4.22 rano. Podobnie, gdy chcemy przejechać z Pabianic do Łodzi. Najwcześniej pojedziemy o 4.52, najpóźniej – po 22.00.

Z nowego rozkładu najbardziej niezadowoleni są pabianiczanie pracujący na poranną zmianę w dużych zakładach położonych poza miastem. Praca w takich firmach często zaczyna się o godz. 5.00.

- Tramwaj był jedynym środkiem transportu, którym mogłam dostać się na godzinę piątą rano do zakładu – mówi **Emilia Stafecka**. – Słyszałam, że kierownik dzwonił do MPK z prośbą o zmianę rozkładu.

W podobnej sytuacji są dziesiątki ludzi pracujących w firmach w Ksawerowie czy

Łodzi. Firmy nie zamierzają zmieniać całej organizacji pracy, a ludzie winą za powstały problem obarczają prezydenta.

- Ja państwa rozumiem, państwo może nie psocić, ale my musimy dbać o interes finansowy miasta – odpowiada prezydent **Zbigniew Dychto**, podkreślając, że nowe rozkłady jazdy dają miastu oszczędność około 100 tysięcy złotych w skali roku. – Musiałbym zapłacić 100 tys. zł rocznie więcej, aby dowieźć jedną czy dwie osoby.

Sprawa dotyczy jednak znacznie większej liczby osób.

- Mamy w firmie ponad 15 pracowników, którzy dojeżdżali tramwajem – informuje nas pracownik firmy „Profil” z Pabianic – Muszą oni teraz jakoś sobie poradzić, bo my nie możemy zmienić godzin pracy.

Dla tych, którzy tramwajem wracali z nocnych podbojów Łodzi, strata nocnego tramwaju też jest bolesnym ciosem. Tym bardziej, że przecież ponad miesiąc temu Miejski Zakład Komunikacyjny zlikwidował nocną linię N, kursującą między Łodzią a Pabianicami. Wyjściem awaryjnym są prywatne busy kursujące od

Zdaniem Internautów:

Jedna prosta sprawa: komunikacja jest dla ludzi, nieważne czy się opłaca, czy nie, ma być. W mieście Łodzi nawet nocne autobusy jeżdżą częściej niż w dzień po Pabianicach.

xxx

e-o

Tramwaj był jedynym sensownym połączeniem Pabianice - Łódź i odwrotnie, ale również doskonale sprawdzał się w godzinach nocnych w mieście. Ktoś, kto np. bawi się w Remizie mógł spokojnie praktycznie o każdej porze nocnej jechać z przystanku przy ulicy Kaplicznej do domu np. przy ulicy Wiejskiej. A teraz albo przed 22 albo po 5.

Makabra.

S

e-o

Ostatni kurs z Łodzi o 21:30, porażka. To co? Mam się tam przeprowadzić?

veo

piątku do niedzieli. Powrót samochodem prywatnego przewoźnika możliwy jest o północy, a także o godz. 2.00 i 4.00.

- Z tym busem jest jak z UFO. Wszyscy o nim mówią, ale nikt go nie widział – komentuje Artur, który nie raz czekał na transport z Łodzi do Pabianic.

Po zmianie rozkładu jazdy tramwaju doszło do sytuacji, w której nocna komunikacja między Łodzią a Pabianicami praktycznie zanikła. Prezydent miasta apeluje o cierpliwość.

- Dajcie nam Państwo czas, żebyśmy mogli dostosować rozkład jazdy.



Moje Miasto, 10.08.2010

Tramwaj będzie jeździć, ale krótki

Dobra wiadomość: pabianiczanie dojadą tramwajem „41” do placu Niepodległości w Łodzi, tak jak przed laty. **Zła wiadomość:** nadal jednym wagonem.

- *Tramwaj będzie jeździć. Koszty zostały zmniejszone o sześćset tysięcy złotych* - prezydent Zbigniew Dychto poinformował o zakończeniu negocjacji z władzami Łodzi. W ich wyniku obniżona została cena za wozokilometr i od nowego roku wyniesie 6,20 złotego przy

zachowaniu jednego wagonu. Przy dwóch wzrosłaby do 10,80 złotego. Na to miasta nie stać, twierdzi prezydent i zapowiada, że dziś nie zmieni decyzji. Od czerwca, kiedy Pabianice wrócą do negocjacji, jest szansa na wprowadzenie wagonu przegubowego, który pomieści więcej pasażerów i częściowo poprawi komfort jazdy.

Tramwaj do Łodzi zachowa numer 41. Dotąd kończył bieg przy Ikei, od nowego roku będzie

miał trasę przedłużoną do placu Niepodległości w Łodzi. To jeden z elementów porozumienia z Łodzią.

O tym, jak ważne jest dla pabianiczanie połączenie tramwajowe, świadczy cztery tysiące podpisów zebrane w ciągu kilkunastu dni pod petycją przygotowaną przez działaczy SLD. Przekazali je władzom Pabianic, Łodzi i Ksawerowa.

a.

Nowe Życie Pabianic, 3.01.2012

Tramwaj 805Na na linii 41,
Stary Rynek w Pabianicach,
12 marca 2011 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



We wrześniu 2014 r. na tory wyjechały sprowadzone z Bielefeld wagony Düwag M8C. Trzyczłonowe, przegubowe pojazdy były dwukierunkowe. Ciekawostką były rozkładane stopnie wejściowe, mające zastosowanie u pierwotnego właściciela, gdzie tramwaj obsługiwał zarówno niskie, miejskie perony, jak i perony kolejowe (metro). Eksploatacji M8C towarzyszyło sporo usterek, przez co pojazdy wielokrotnie wycofywano z obsługi linii pabianickiej. Z czasem zakłady taborowe przy MPK-Łódź Sp. z o.o. rozpoczęły prace nad modernizacją pojazdów, zakładającą zabudowę członu niskopodłogowego wraz z modernizacją systemu napędu i zmianą aranżacji wnętrza oraz wyglądu zewnętrznego. Pojazdy takie oznaczono typem M8CN. W wyniku tej przebudowy pierwsze w historii tramwaje niskopodłogowe zagościły w Pabianicach.



Tramwaj M8C na linii 41, rondo Lotników Lwowskich w Łodzi, 2016 r.
fot. Wojciech Dębski

Tramwaj M8C na linii 41,
ul. Łaska przy pętli tramwajowej
w Pabianicach, 2 stycznia 2016 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Tramwaj M8C na linii 41,
30 lipca 2016 r.
fot. Łukasz Stefańczyk





Konstal 805Na na linii 41,
3 lipca 2018 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Konstal 805Na na linii 41,
11 lipca 2018 r.
fot. Łukasz Stefańczyk

W maju 2017 r. w wyniku ekspertyzy MPK-Łódź Sp. z o.o. zamknięto ruch na linii tramwajowej, argumentując to złym stanem sieci trakcyjnej. Pabianice, wraz z Ksawerowem, zleciły jej naprawę na dwóch odcinkach, od ul. Widzewskiej na granicy Pabianic i Ksawerowa do pośredniej pętli Duży Skręt oraz od Zamku (przy Starym Rynku) do pętli Wiejska. Łączny koszt remontu wyniósł ok. 1 mln zł, z czego niemal 700 tys. wyłożyły Pabianice.

W ramach remontu wymieniono 6354 metrów bieżących przewodu jezdnego oraz 28 słupów trakcyjnych na terenie Pabianic. Inwestycja zakończyła się 31 października 2017 r. Następnego dnia przywrócono ruch tramwajowy na linii 41.



Współczesne oblicze pabianickiej komunikacji – Solaris Urbino na linii T i Konstal 805Na na linii 41, 20 czerwca 2018 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Pabianice wołają o autobusy

Na parę lat ?przed wojną Zarząd Miejski czynił zabiegi w Dyrekcji Ł. W. El. K. D. i wznowił je po wojnie, aby w Pabianicach tramwaje kursowały częściej, niż dotychczas. Mimo tych zabiegów usprawnienie komunikacji tramwajowej dotąd nie nastąpiło. A tymczasem miasto nasze rozwija się i... cierpi na brak lokomocji.

Toteż naszym zdaniem — najwyższy byłby czas wzorem innych miast uruchomić i w naszym mieście kilka miejskich autobusów.

Jeden z autobusów mógłby przebiegać od Dąbrowy do stacji przez ulicę Partyzancką — drugi — od Parku Wolności przez ulicę Moniuszki, park Enderowski do Leśnej, trzeci od śródmieścia do cmentarza, a nawet obsługiwać Bychlew.

Zarząd Miejski oraz M. R. N. w okresie zimowym winny zająć się tą sprawą aby z wiosną energicznie przystąpić do usprawnienia komunikacji miejskiej.

M. J.

Głos Pabianic, 25.09.1948

Autobusy jako dodatkowy środek komunikacji miejskiej pojawiły się w Pabianicach ponownie dopiero w 1972 r.⁷⁸ 19 lipca wyjechał na ulice pierwszy z nich oznaczony nr „1”, obsługiwany oczywiście przez łódzkie MPK. „Jedynka” wyjeżdżała z dworca PKP, a następnie ulicami: Żukowa (Łaska), Wiejską, Moniuszki, Śniadeckiego, Wileńską, Orlą, Kilińskiego, Nowotki (św. Jana), Partyzancką dojeżdżała do końcowego przystanku przy ul. Maślanej (Sikorskiego). Kolejne połączenia uruchomiono dopiero kilka lat później. 17 stycznia 1977 r. wprowadzono linię „2”. Autobusy tej linii jechały następującą trasą: WOSiR, Bugaj, Marchlewskiego (Grota-Roweckiego), Kilińskiego, Nowotki (św. Jana), Partyzancka, Lutomska, Karniszewicka, Klimkowizna/Tor Kolejowy. Zaś rok później, 5 czerwca 1978 r., na ulice wyjechało „2 bis”, jadące z Bugaju do centrum: WOSiR, Bugaj, Marchlewskiego (Grota-Roweckiego), Kilińskiego, Złota (Kolbego), Kościuszki, Armii Czerwonej (Zamkowa), Kilińskiego.





Uroczyste otwarcie lokalnej linii autobusowej nr 1, 19 lipca 1972 r.
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)

PIĘKNY PREZENT NA LIPCOWE ŚWIĘTO!

AUTOBUSOWA KOMUNIKACJA W MIEŚCIE

Trudno byłoby sobie wymarzyć wspanialszy prezent z okazji Święta Odrodzenia dla Pabianic. Po wielu latach doczekał się wreszcie realizacji jeden z podstawowych i najżywniejszych postulatów naszych mieszkańców: uruchomienie autobusowej komunikacji w mieście!

Zapadły już wiążące decyzje i nic nie stoi już na przeszkodzie, aby lokalna komunikacja autobusowa stała się faktem. O tym „nic” piszemy troszkę na wyrost, bo jednak sporo jeszcze zostało w mieście do zrobienia. Władze miejskie czynią wszystko, żeby termin uruchomienia komunikacji został dotrzymany. Wszystko wskazuje na to, że ten wyścig z czasem zakończy się pomyślnie i już w przyszłym tygodniu na naszych ulicach ujrzymy czerwone autobusy...

W chwili kiedy piszemy te słowa trwają intensywne roboty drogowe na pewnych odcinkach przyszłej trasy komunikacyjnej. Ekipy Miejskiej Służby Drogowej przystąpiły z wielkim zaangażowaniem do prac. Na niektórych odcinkach pracuje się dwuzmianowo. Kierownictwo MSD zapewnia, że drogowcy zdążą na czas i trasa będzie odpowiednio przygotowana na przyjęcie autobusów.

Znacznie trudniejsza sytuacja zarysowała się na odcinku zatrudnienia kierowców, konduktorów, mechaników, sprzątaczek. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi cierpi szczególnie na niedobór kierowców z kat. I i II, właśnie na linie autobusowe. Warto podkreślić, że kierowcom oferuje się bardzo dobre warunki (zarobek w granicach 4.000 zł).

Mamy więc przy okazji gorący apel do wszystkich kierowców z I i II kat. jazdy o zgła-

szanie się do pabianickiego Wydziału Zatrudnienia, gdzie czekają na nich dobrze płatne etaty kierowców autobusowych.

Władze miejskie mają ponadto sporo kłopotu z zapewnieniem odpowiedniej bazy postojowej i technicznej dla taboru i w tym względzie bardzo liczą na pomoc ze strony pabianickich zakładów pracy. Chodzi tu szczególnie o możliwość dokonywania na miejscu codziennych przeglądów eksploatowanych autobusów (poważniejsze remonty wykonywane będą w bazie MPK w Łodzi).

Miejmy jednak nadzieję, że — jak już wspomnieliśmy na wstępie — wszystkie te trudności zostaną przezwyciężone i komunikacja autobusowa w mieście zostanie uruchomiona w terminie, tzn. przed 22 lipca br.

* * *

W związku z licznymi pytaniami informujemy, że wytyczona trasa linii autobusowej wiedzie ulicami: Dworzec PKP — Gen. Żukowa — Wiejska — Moniusz-

ki — Śniadeckiego — Wileńska — Orla — Kilińskiego — Nowotki — Partyzancka do Zakładów „Madro”. Trasa łączy więc duże osiedla mieszkaniowe (Piaski, Wileńska, Karolewska) z dzielnicą przemysłową miasta. Przystanki przewiduje się oczywiście w najbardziej ruchliwych miejscach wspomnianej trasy. Siedem autobusów kursować będzie w godzinach 4–22; cena biletu — 1,50.

Warto przy okazji dodać, że linia autobusowa, pomyślana przede wszystkim jako udogodnienie komunikacji miejskiej w dni robocze (szybki dojazd z domu do miejsca pracy), będzie w przyszłości wykorzystana w dni wolne od pracy jako tzw. „zielona linia” — przewożąca pabianiczan na świąteczny weekend poza miasto.

(Z. WES.)

Życie Pabianic, 13–19.07.1972



Autobusy już kursują!

W środę, 19 lipca, o godz. 10.30, przed dworcem PKP w Pabianicach, nastąpiło uroczyste otwarcie lokalnej linii autobusowej w naszym mieście.

W obecności miejskich władz partyjnych i administracyjnych, uroczystego otwarcia linii autobusowej dokonali: sekretarz KW PZPR — Wł. Mielczarek i wiceprzewodn. Prez. WRN w Łodzi — M. Augustyniak.

Jak już informowaliśmy, autobusy kursować będą obecnie tylko w dni powszednie na ponad 7-kilometrowej trasie: dworzec PKP — ul. Gen. Żukowa do Wiejskiej, Moniuszki, Śniadeckiego, Wileńska, Orla, Kilińskiego, Nowotki, Partyzancka do zakładów „Madro” i z powrotem. Pierwszy autobus wyrusza na trasę z dworca o godz. 4.24, a ostatni — sprzed zakładów „Madro” — o godz. 22.18.

W pierwszej fazie kursować będzie 5 autobusów, przekazanych miastu przez MPK w Łodzi, z częstotliwością ok. 9 min. Będą to „SAMY”, czyli pasażerowie będą musieli zaopatrywać się w bilety autobusowe w kioskach „Ruchu”. Cena biletów — podobnie jak w Łodzi — wynosi zł. 1,50.

Życie Pabianic, 20–26.07.1972



Uroczystość uruchomienia komunikacji autobusowej w Pabianicach, pierwszy od lewej wiceprzewodniczący Prezydium MRN w Pabianicach R. Januszkiewicz. *Życie Pabianic, 27.07–2.08.1972*



Życie Pabianic, 3–9.08.1972



Przystanek końcowy linii 1
przy skrzyżowaniu ulic
Partyzanckiej i Maślanej
(obecnie Sikorskiego),
1977 r.
(ze zbiorów Muzeum Miasta
Pabianic)



Przystanek autobusowy
przy ul. Partyzanckiej,
1979 r.
(ze zbiorów Muzeum Miasta
Pabianic)

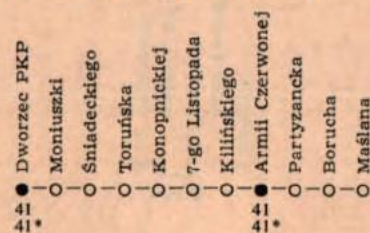
Linia autobusowa 1 w Pabianicach

Trasa: DWORZEC PKP PABIANICE, Żukowa, Wiejska, Wileńska, Orla, Kilińskiego, Nowotki, PARTYZANCKA (Maślana)

Odjazdy			
w dni robocze		w święta	
pierwsze	ostatnie	pierwsze	ostatnie
4 ²⁴	22 ³⁹	6 ¹⁵	22 ³⁹
4 ³⁴	22 ¹⁸	5 ⁵⁰	22 ¹⁸

— 111 —

KILIŃSKIEGO
WILEŃSKA NOWOTKI
WIEJSKA ORLA PARTYZANCKA



- * Bis
- Przystanki
- Miejsce przesiadania na inne linie

Informator Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Łodzi, Łódź 1976 r.
(ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź)

Przełomowym momentem dla rozwoju komunikacji autobusowej było uruchomienie przez MPK zajezdni autobusowej w Pabianicach (nr 5), przy ul. Lutomierskiej 48. Nastąpiło to 24 maja 1982 r. Pozwoliło to na rozszerzenie oferty przewozowej i otwarcie kolejnych linii. W 1984 r. wyjechały „3” i „4”. „Trójka” już 2 stycznia pojechała trasą z zajezdni, ulicami: Lutomierską, Partyzancką, Sikorskiego, Nawrockiego do pętli przy ul. Marchlewskiego (Grota-Roweckiego). Natomiast „Czwórka” po raz pierwszy wyjechała 25 września na trasę Marchlewskiego (Grota-Roweckiego), Nawrockiego, Gawrońska, Bugaj, Marchlewskiego (Grota-Roweckiego), Kilińskiego, Nowotki (św. Jana), Partyzancka, Lutomierska, zajezdnia.

Śladem naszych interwencji

ZAJEZDNI NUMER 5 CIĄG DALSZY

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi nadesłało do redakcji obszernie wyjaśnienie w sprawie artykułu zatytułowanego „Zajezdnia nr 5”. Ze względu na wagę problemu przytaczamy je w całości: „Fakt obsługiwaną Pabianie przez autobusy stacjonujące w Łodzi był przedmiotem ustawicznej krytyki ze strony mieszkańców Pabianic, załogi tu pracującej, a także prasy.

Liczono straty, jakie ponosi społeczeństwo z tego tytułu (koszty paliwa, wadliwa komunikacja spowodowana brakiem możliwości naprawiania uszkodzonych autobusów na miejscu itp.). Jednak przez ten czas nie stworzono na terenie miasta warunków, by MPK mogła zrealizować te postulaty.

W lutym bieżącego roku Przedsiębiorstwo uzyskało informację o przewidywanej likwidacji placówki „Transbudu” na terenie Pabianic. 31 marca tego roku MPK uzyskało ten obiekt przy ulicy Lutomierskiej wraz z częścią załogi poprzedniego przedsiębiorstwa.

Jak z tego widać decyzje zapadły szybko. Obiekt „Transbudu” nie był dostosowany do obsługi taboru autobusowego, nie spełniał też wymogów socjalno-bytowych (między innymi brak było wody pitnej i kanalizacji).

Pod koniec maja na teren obiektu wjechały pierwsze autobusy. Rozpoczęte w czerwcu prace adaptacyjno-modernizacyjne prowadzone są siłami Przedsiębiorstwa. Ze względu na fakt, że są to prace pozaplanowe, dopiero w sierpniu mogło nastąpić przyspieszenie robót.

W momencie wizyty dziennikarza, zajezdnia

była po prostu rozszerzonym punktem monterskim z placem postojowym dla autobusów.

Zajezdnia pabianicka znajduje się obecnie w sferze organizacji. Kompletowana jest w dalszym ciągu załoga, która szkolona jest w łódzkich zajezdniach. Zakładamy, że dopiero pod koniec listopada zaistnieją warunki, aby ten „punkt monterski” przekształcić w zajezdnię autobusową.

Zmodernizowany zostanie budynek główny i zaplecze monterskie. Tak więc obsługi remontowe będą wykonywane na miejscu w nowych warunkach.

Także w listopadzie zakończy się wykonanie drogi dojazdowej wraz z pętlą autobusową, która poprawi załozę możliwości dojazdu do bazy. Remont budynku socjalnego przełożony został na przyszły rok.

W przyszłości zajezdnia ta będzie rozbudowana i zmodernizowana. Przedsiębiorstwo nasze podjęło działania związane z powiększeniem bazy, doprowadzeniem wody i odprowadzeniem ścieków.

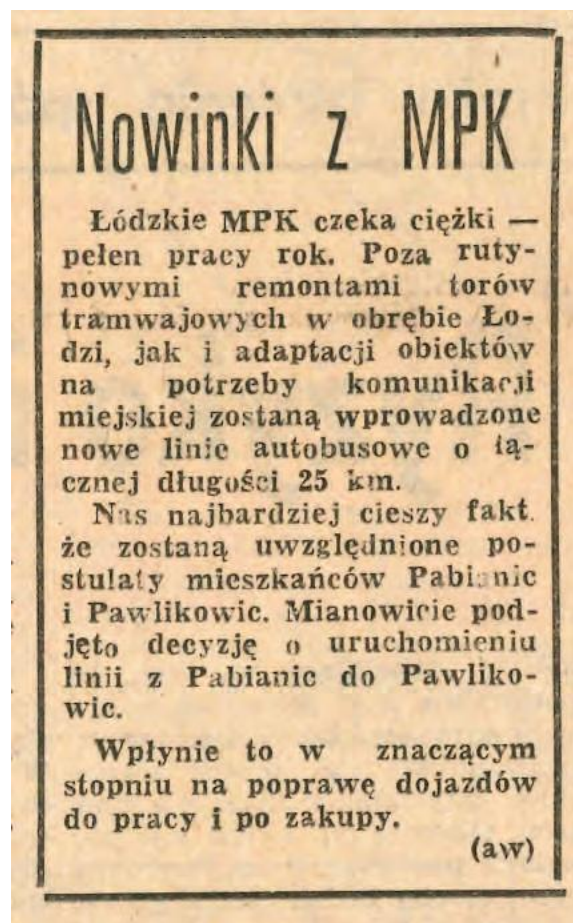
Podłączenie kanalizacji i odwodnienie terenu zabezpieczy nie tylko nasze potrzeby, ale i innych użytkowników tego terenu.

Planujemy także do końca 1985 roku rozbudowę zajezdni o stację paliw, myjnię, stanowisko przeglądów codziennych tak, aby całkowicie zabezpieczyła obsługę 50–60 autobusów.

Jeżeli tylko MPK dotrzyma słowa i zrealizuje zobowiązania w wyznaczonych przez siebie terminach to nie dodać nie ująć: (gs)

25 września 1984 r. uruchomiono także pierwsze linie podmiejskie. Było to „261” do Górki Pabianickiej oraz „262” do Kudrowic. Oba kursy wyjeżdżały z pętli przy zbiegu ulic Nawrockiego i Marchlewskiego (Grota-Roweckiego). W 1985 r. uruchomiono także linię do Rzgowa oznaczoną numerem „266”, obecnie nieistniejąca. W tym samym roku wprowadzono pierwszą linię nocną „141” z dworca PKP Pabianice na łódzkie osiedle Widzew Wschód. Linię zlikwidowano w 1991 r.

Z linii miejskich w 1989 r. uruchomiono „5”, jadącą z pętli przy Świerczewskiego (Waltera Jankego) na dworzec PKS (dzisiejsza ul. Staszewskiego). W tym samym roku zakończono prace przy budowie pętli autobusowej na ul. Waltera-Jankego. Tu kończyły kursy wszystkie linie dojeżdżające na Bugaj. MPK Łódź uruchomiło jeszcze dwie linie – „6” i „7”. „Szóstka” wyjechała po raz pierwszy 10 maja 1990 r. na trasie Karolew, Skośna, Skrajna, Wiejska, Moniuszki, Kilińskiego, Nowotki (św. Jana), Partyzancka, Konstantynowska, Warszawska, 3 Maja, 20 Stycznia, Świerczewskiego (Waltera-Jankego). „Siódemka” 10 lutego 1992 r. ruszyła na trasie Waltera-Jankego, Nawrockiego, Roweckiego, Kilińskiego, św. Jana, Gwardii Ludowej (św. Rocha), Żymierskiego (Piłsudskiego). Kurs powrotny odbywał się ulicami Zamkową i Kilińskiego.



Życie Pabianic, 26.02–4.03.1987

Sekretarz miasta Mieczysław Mik informuje „GP”

* Będzie miejska komunikacja autobusowa

Pogłębiająca się pustka w miejskiej kasie nie pozwala na inwestycyjny rozmach w mieście. Z konieczności więc trzeba ograniczać się do realizacji tylko najpilniejszych zadań. Jednym z nich jest komunikacja. Dotychczas komunikacyjne usługi świadczy pabianiczanom Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi. Są one bardzo kosztowne. Ostatni roczny rachunek za przewożenie pabianiczian tramwajami i autobusami wyniósł 9 miliardów złotych.

— Od dłuższego już czasu zastanawiamy się jak można kwotę tę zmniejszyć — powiedział nam sekretarz miasta **Mieczysław Mik**. — Doszliśmy do wniosku, że byłoby najlepiej gdyby chociaż część łódzkiej komunikacji należała do miasta. I tak się stanie. Prawdopodobnie już w marcu br. będziemy mieli w mieście Miejski

Zakład Komunikacyjny utworzony na bazie zajezdni przy ulicy Lutomierskiej. Oderwanie tej placówki od łódzkiego MPK pozwoli na pewno zmniejszyć dotychczasowe koszty eksploatacji tramwajów i autobusów. Dysponowanie miejskimi autobusami pozwoli na osiąganie szeregu innych korzyści. Na pewno będzie lepsze nimi zarządzanie, miasto będzie miało większy wpływ na ustalanie tras komunikacyjnych. Zmiany w tym zakresie są konieczne, chociażby w przypadku połączeń centrum miasta z osiedlem Bugaj. Na pewno także nasze autobusy będą czystsze a kultura obsługi pasażera wyższa.

W dniu 25 marca 1992 r. na mocy uchwały Rady Miasta Pabianic utworzono Miejski Zakład Komunikacyjny w Pabianicach z siedzibą przy ul. Lutomierskiej 48. Z dniem 1 lipca przejął on od MPK Łódź pabianicki tabor autobusowy i zajezdnię. Na mocy uchwały z dnia 30 marca 2005 r. MZK przekształcono w Spółkę z o.o.

Dyrektorzy Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego

Jerzy Krzysztof Kacalak
1.07.1992 – 30.04.2003

Romuald Piesik
2.01.2003 – 31.10.2003

Jarosław Habura
3.11.2003 – 30.09.2005

Prezes MZK Spółki z o.o.

Jarosław Habura
od 1.10.2005

Gazeta Pabianicka, 5.02.1992



Lata 90. XX w. przyniosły rozwój miejskiej sieci autobusowej. Utworzono nowe linie⁷⁹:

- „8” – ruszyła 17 stycznia 1994 r. Początkowo obsługiwana była przez autobus z windą dla niepełnosprawnych. Jechała z pętli przy Waltera-Jankego do szpitala. Zlikwidowana została w 2011 r., zastąpiła ją linia nr „4”.
- „9” – uruchomiona 1 czerwca 1996 r. na trasie Waltera-Jankego, Nawrockiego, Grota-Roweckiego, Orla, Grabowa, Karolewska (Jana Pawła II), 15 PP „Wilków”. Kurs powrotny odbywał się ulicami: Łaska, Wiejską, Karolewską (Jana Pawła II), Targową, dalej bez zmian do Waltera-Jankego. W 2010 roku została zlikwidowana.
- „10” – zastąpiła dotychczasowe „3bis” i była linią jedynie weekendową. Ruszyła 1 marca 1997 r. i jechała z pętli przy Waltera-Jankego do dworca PKP. W 2011 r. linię zastąpiła „5”.
- „11” – uruchomiona 1 stycznia 1998 r. w miejsce lokalnej linii tramwajowej „41bis”, jechała na trasie: Łaska/Wiejska, Zamkowa, Warszawska, Widzewska, z powrotem ulicami Partyzancką i Warszawską do krańcówki. Zlikwidowana w 2001 r.
- „260” – to połączenie linii „261” i „262”, kursujące jedynie wieczorami w dni powszednie i w soboty do godz. 13.00. Uruchomiona 1 października 2011 r., trasa jej przebiega od pętli na Bugaju, przez Piątkowisko do Górki Pabianickiej.
- „263” – uruchomiona w lutym 1999 r., kursowała od hali sportowej przy ul. Grota-Roweckiego do Urzędu gminy w Ksawerowie.
- „263 bis” – uruchomiono w 1999 r., kursowało na terenie gminy Ksawerów w dni nauki szkolnej. Od 2014 r. funkcjonuje jako linia „264”.
- ponadto uruchomiono linie: „D” do Łasku (od 1992 r., w 2011 r. przejęta przez ZKM Łask), „L” do Łdzania (od 1994 r., kursująca w weekendy od maja do września, zlikwidowana w 2011 r.), „T” do Rzgowa (od 1993 r.), „Tw” do Woli Zaradzyńskiej (uzupełniała linię „T” od 2006 do 2009 r.).
- w 2007 r. powróciła komunikacja nocna pod postacią linii „N”, która kursowała od dworca PKP do Łodzi Fabrycznej. W 2008 i 2009 r. autobusy jeździły jedynie w weekendy. W 2011 r. linię zlikwidowano, powróciła w lutym 2015 r. jako „N4” (obecnie „N4B”) i jest obsługiwana przez MPK Łódź.

Na przestrzeni lat trasy wszystkich linii autobusowych ulegały zmianom. Kluczowym okazał się rok 2011, w którym na zlecenie MZK firma Public Transport Consulting przeprowadziła kompleksowe badania marketingowe, obejmujące m.in. liczenie pasażerów, rejestrację wykorzystywanych biletów, obliczanie przychodowości kursów i linii. Efektem badań była reorganizacja komunikacji miejskiej.



Pabianicka sieć taboru autobusowego, *Życie Pabianic*, 28.01.1999 r.
(ze zbiorów MZK Sp. z o.o.)

Przez pierwsze jedenaście lat funkcjonowania komunikacji autobusowej w Pabianicach krajobraz miasta wypełniały Jelcze 272 Mex. Były one były pierwszymi autobusami, które w 1972 r. łódzkie MPK skierowało do obsługi linii pabianickich. Produkowane były przez Jelczańskie Zakłady Samochodowe od 1963 do 1977 r. na licencji czechosłowackiej Škody 706 RTO. Pojazdy te, zwane potocznie „ogórkami” z uwagi na charakterystyczny, zaokrąglony kształt, stanowiły podstawowy trzon komunikacyjny w przedsiębiorstwach świadczących usługi przewozowe. Długie na ponad 10 m i szerokie na 2,5 m mogły pomieścić 53 osoby na miejscach stojących oraz 28 na miejscach siedzących. Ten typowo miejski autobus napędzany był przy pomocy sześciocyndrowego silnika o wydajności 160 KM. Posiadał pięciobiegową, niesynchronizowaną skrzynię biegów, a napęd przenoszony był na tylną oś. Cechą charakterystyczną MEX-ów były dwuskrzydłowe drzwi pneumatyczne zlokalizowane pośrodku i na końcu wozu. Wnętrze wykończono płytą pilśniową. Silnik umieszczony z przodu pojazdu generował hałas i wydelał znaczne ilości ciepła wypływającego spod kopulastej pokrywy. Kierowca miał do dyspozycji drzwi umieszczone z lewej strony stanowiska pracy.

Do 12 grudnia 1983 r., kiedy to ostatecznie wycofano wszystkie Jelcze, po mieście kursowało 37 „ogórków” oznaczonych w zakresie numerycznym 5497–5799.

oprac. Michał Kłosowski

Jelcz 272 Mex
obsługujący linię 2
na krańcówce przy
ul. Karniszewickiej
w Pabianicach,
1979 r.
(ze zbiorów Muzeum
Miasta Pabianic)





Jelcz 272 Mex
obsługujący linię 1 na
krańcówce przy dworcu
PKP w Pabianicach,
1979 r.
(ze zbiorów Muzeum
Miasta Pabianic)



Jelcz 272 Mex
obsługujący linię 2
na krańcówce przy
ośrodku MOSiR
w Pabianicach,
1978 r.
(ze zbiorów Muzeum
Miasta Pabianic)



Jelcz 272 Mex obsługujący linię 1 w Pabianicach, 1979 r.
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)



Wnętrze muzealnego Jelcza 272 Mex
z 1983 r.
fot. Wojciech Dębski, 2008 r.



Zabytkowy Jelcz 272 Mex
z kolekcji Klubu Miłośników
Komunikacji Miejskiej
w Warszawie, 2017 r.
fot. Łukasz Stefańczyk

Ikarus 260.04

Te węgierskie autobusy produkowano w Budapeszcie. Pierwszy Ikarus 260, podtyp .00, pojawił się już w 1972 roku. Dla polskich odbiorców od 1981 roku budowano odmianę .04. Była ona przystosowana do warunków panujących na naszych drogach. Pojazd szybko zdobył dużą popularność.

Do Pabianic pierwsza seria 36 wozów tego typu przyjechała w 1983 r. Kolejne 4 dotarły rok później, a ostatnie 10 dostarczono w 1985 r. W tamtych latach Ikarus 260.04 stanowił 100% floty zajezdni w Pabianicach, która wystawiała wozy nie tylko na tutejsze linie miejskie, ale także peryferyjne łódzkie (np. 68). Autobusy te były napędzane leżącym silnikiem Raba-MAN D2156HM6U, umieszczonym pomiędzy osiami pod przedziałem pasażerskim. Skutkowało to dosyć znaczną wysokością podłogi. Dzięki temu jednak autobusy były bardziej trwałe, niż większość wozów niskopodłogowych. Silnik o mocy 192 KM zblokowano z pięciobiegową skrzynią biegów. Skrzynie w tych pojazdach cechowały się niezawodnością. Napęd na tylne koła był przekazywany za pośrednictwem węgierskiego mostu napędowego, który podczas jazdy wydawał specyficzny dźwięk. Charakterystycznym znakiem starszych Ikarusów były felgi trilex.

Pabianickie Ikarusy 260 zabudowano dwoma rodzajami kabin – starego i nowego typu. Kabiny mieściły się na podestach – stare cechowały się wyprofilowaną tylną szybą oraz drzwiami klamkowymi, zaś nowe drzwiami suwanymi. Deska rozdzielcza pokryta była skóropodobnym tworzywem. Składała się z trzech części – lewa zawierała przełączniki (wycieraczki, oświetlenie, ogrzewanie itd.), środkowa – zegary, starter, stacyjkę oraz załącznik napięcia. Prawe skrzydło pulpitu to głównie przyciski otwierania i zamykania drzwi, umieszczone jeden pod drugim. Autobusy wyposażono w drzwi harmonijkowe. Pabianickie Ikarusy początkowo posiadały kremowo-czerwone barwy, kilka z nich dotrwało tak do końca eksploatacji, niektóre przemalowano w żółto-niebieskie malowanie firmowe MZK. Kolor przedziału pasażerskiego 260-tek był zróżnicowany, część pojazdów była wewnątrz kremowa, inne posiadały czarne akcenty, kolejne zaś – żółte. W autobusach były zainstalowane stare, duże kasowniki, pracujące z charakterystycznym łomotem.

Pomimo wieku pojazdy sprawowały się dobrze. Można powiedzieć, że Ikarusy od zawsze wyglądały topornie i archaicznie. Tak też się zachowały w świadomości nas, pasażerów i kierowców.

Węgierska legenda tkwi w MZK Pabianice do dziś już tylko dzięki pojazdowi technicznemu, holownikowi o numerze 700, który został pierwotnie zabudowany na bazie Ikarusa numer 330 w 1997 r. Ostatni liniowy 260.04 należący do floty MZK został sprzedany w celu zachowania na wóz historyczny we wrześniu 2008 r.

oprac. Michał Kłosowski





Ikarus 260 na linii 261, pętla autobusowa na Bugaju w Pabianicach, 11 kwietnia 2002 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Ikarus 260 na linii 3
w Pabianicach,
ul. Konstytucyjowa, 2004 r.
fot. Jacek Sobota



Wnętrze Ikarusa 260 – ostatniego
tego typu autobusu w pabianickim
taborze, o numerze bocznym 506,
który we wrześniu 2008 r.
„o własnych siłach odjechał
na złomowisko”
fot. Michał Kłosowski



Wnętrze Ikarusa 260, 2002 r.
fot. Łukasz Stefańczyk

Jelcz PR110M

Historia Jelcza PR110M sięga czasów, gdy skonstruowano francuskiego Berlieta PR100. Na jego bazie w latach 1972–1975 rozpoczęto w Jelczańskich Zakładach Samochodowych produkcję licencyjnego Jelcza-Berlieta PR100, którego rozwinięcie stanowił wytwarzany od 1975 roku Jelcz-Berliet PR110U. Podstawowe różnice względem francuskiego pierwowzoru polegały na zmianach wizualnych (unifikacja części z tymi, które już produkowano dla rodzimych konstrukcji), nieznacznym wydłużeniu pojazdu, zainstalowaniu silnika SW680 wytwarzanego w Mielcu od 1966 roku na licencji Leylanda i zastosowaniu trzech par drzwi dwuskrzydłowych. Nowy model autobusu oddano do testów w 1975 roku. Nowe Jelcze napływały do przedsiębiorstw komunikacyjnych. Na owe czasy była to bardzo nowoczesna konstrukcja. Pierwsze, licencyjne Jelcze-Berliety oznaczano jako PR110U, gdzie literka U oznaczała, z francuskiego, urbain – miejski. Dopiero w 1983 roku, gdy wygasła licencja Berlieta, zastosowano oznaczenie PR110M, gdzie literka „M” również oznaczała przeznaczenie pojazdu (miejski). Niestety, pierwsze lata eksploatacji PR110 wykazały, że był to dosyć zawodny autobus. Liczne usterki często unieruchamiały te pojazdy w zajezdniach. Konstrukcję wciąż nieznacznie ulepszano, nadal jednak jednym z największych mankamentów „peerek” była słaba sztywność nadwozia, przez co nierzadko wozy te wyginały się jak banan pod ciężarem silnika umieszczonego z tyłu. Autobus zasilany dwa silniki – licencyjny SW680/56/3 oraz SW680/78/1 o mocy maksymalnej 185 KM; oba produkowano w Mielcu. Przeniesienie napędu zapewniała czterostopniowa, manualna skrzynia biegów S4-95 wytwarzana w Tczewie. „Peerki” nie były szybkimi wozami – przełożenia biegów dopasowano do eksploatacji w ruchu miejskim. Autobus posiadał trzy pary drzwi wejściowych. Podłoga opadała łagodnie ku przodowi autobusu, stanowiąc różnorodną wysokość przy każdych drzwiach (od 95 cm w trzecich, po 64 cm w pierwszych). Autobus liczył sobie przeszło 17 ton masy przy 12 metrach długości. Wnętrze mieściło 110 pasażerów, w tym 36 na miejscach siedzących. Produkcję Jelcza PR110M zakończono w 1992 roku.

Pierwsze Jelcze PR110M pojawiły się w Pabianicach jeszcze za czasów MPK Łódź – przyjechały do zajezdni numer 5 przy ulicy Lutomierskiej w ostatnim roku rządów łódzkiego przewoźnika – w 1992 r. Były to dwa autobusy utrzymane w kremowo-czerwonej kolorystyce. Rok później, już za czasów MZK Pabianice, dostarczono kolejne dwa, fabrycznie nowe egzemplarze. Jest to o tyle ciekawe, że produkcję Jelczy PR110M zakończono oficjalnie w 1992 roku (!). Wozy z 1992 r. wycofano z użytkowania dosyć szybko, niespełna dziesięć–dwanaście lat od wdrożenia do eksploatacji (oba do końca kursowały w oryginalnym, czerwonym malowaniu). Pojazdy wpisane na stan w 1993 r. jeździły znacznie dłużej – dotrwały do 2008 r., gdy przy okazji zakupu nowych autobusów masowo wycofywano wszystkie wozy starszej generacji.

oprac. Michał Kłosowski



Jelcz PR110M na linii 2,
13 października 2008 r.
fot. Michał Kłosowski



Jelcz PR110M na linii 2,
18 sierpnia 2008 r.
fot. Michał Kłosowski





Wnętrze Jelcza PR110M, 11 kwietnia 2002 r.
fot. Łukasz Stefańczyk

Jelcz 120M

Odmianą rozwojową Jelcza PR110M był Jelcz 120M. Był to nieco ulepszony model, wytwarzany od 1992 r. Wizualnie niewiele różnił się od pierwowzoru. Zasadnicze różnice polegały na nieznacznie zmienionym czole pojazdu – zlikwidowano wywietrzniki w górnej części przodu, zaś w ich miejsce zastosowano profilowany element zintegrowany z taśmową tablicą kierunkową. Kolejną zmianą było powiększenie przestrzeni naprzeciwko środkowych drzwi we wnętrzu pojazdu. Modernizacji nie uniknęła także jednostka napędowa (SWT 300/1), którą doładowano, dzięki czemu osiągnęła moc 220 KM. Skrzynia biegów nie została zmieniona, wciąż stosowano tczewską S4-95, poprawiono jednak parametry mostu napędowego, dzięki czemu Jelcze 120M były znacznie żwawsze od swoich poprzedników, PR110M. Rodzinę miejskich Jelczy wciąż rozwijano – instalowano nowe silniki i automatyczne skrzynie biegów (odmiana 120MM). W 1994 r. zmodernizowano wygląd zewnętrzny – w modelach zastosowano szyby klejone i nowy wzór tyłu pojazdu, wytworzony z tworzywa sztucznego. Później zmieniono także drzwi wejściowe oraz dolną część czoła pojazdu (przypominającą pierwowzór – Berlieta – za sprawą prostokątnych reflektorów). Po 1998 r. zmieniono całkowicie przód wozów, konstrukcję wciąż rozwijano. Pojawiały się liczne odmiany (w tym także zasilane LPG i CNG). Produkcję autobusów zakończono w 2007 r., u schyłku istnienia fabryki w Jelczu, którą zlikwidowano rok później.

Warto nadmienić, że od 1995 r. zmieniły się władze Jelcza. Dotychczasowe Jelczańskie Zakłady Samochodowe zmieniono na Zakłady Samochodowe „Jelcz” S.A. Zasada Group.

Historia Jelczy 120M w Pabianicach zaczyna się w 1993 r., kiedy do nowo powstałego Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego przybyła partia pierwszych czterech kremowo-czerwonych autobusów. W 1997 r. przybyła ostatnia i największa partia nowych Jelczy do Pabianic. Przyjechało wówczas aż 11 wozów. Ta seria wyraźnie różniła się od poprzednich. Autobusy posiadały nowy, zmodernizowany przód, zderzaki, reflektory. Z tyłu zastosowano nową ścianę oraz wyświetlacz pikselowy. Pojazdy wyposażono w klejone szyby i eleganckie drzwi. Ostatnia seria Jelczy wyposażona była w komputer R&G, który mógł prowadzić statystykę jazdy, był sterownikiem tablicy pikselowej oraz kasą biletową.

Pomijając pojedyncze egzemplarze kasowane z racji wypadków czy poważnych awarii – wycofywanie Jelczy 120M rozpoczęło się na przełomie lat 2007 i 2008. W 2009 roku wytypowano siedem Jelczy, które przeszły naprawę główną, pozostałe skasowano. Naprawa polegała między innymi na odświeżeniu wyeksploatowanych już pojazdów, które zyskały nowe poszycie zewnętrzne. Wraz z reformą komunikacyjną, mającą miejsce jesienią 2011 r., wszystkie Jelcze odstawiono. Pojazd numer 708 został odkupiony przez ZKM Łask jeszcze tego samego roku. Pozostałe egzemplarze stały na zajezdni jeszcze kilka lat, aż uległy kasacji.

oprac. Michał Kłósowski





Jelcze 120M
<http://komunikacjapabianice.pl/su12.php>
[dostęp: 4.06.2018]



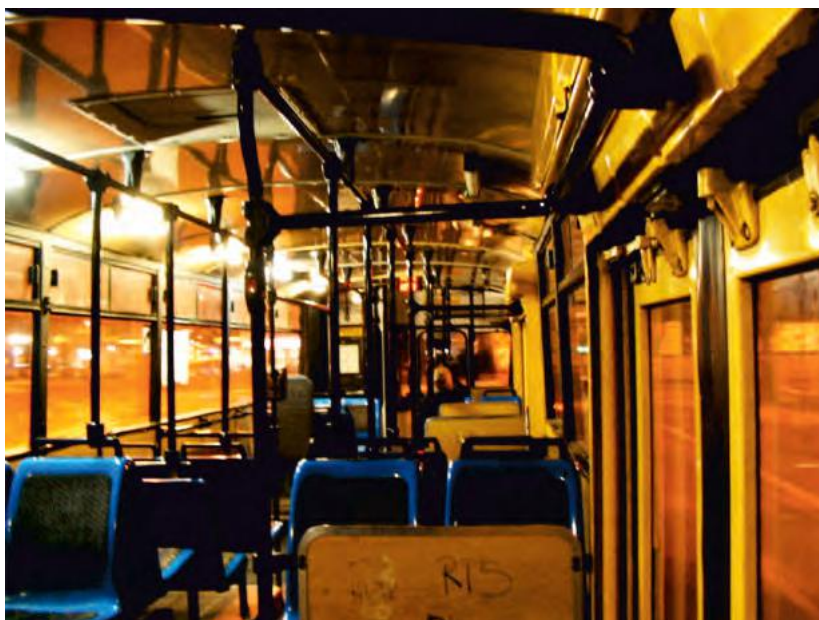
Jelcz 120M na linii 265, 2007 r.
fot. Michał Kłosowski



Jelcze 120M na liniach 1 i 3, pętla przy dworcu PKP w Pabianicach, 7 marca 2003 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Jelcz 120M na linii 1,
18 sierpnia 2008 r.
fot. Michał Kłosowski



Wnętrze Jelcza 120M,
27 lutego 2008 r.
fot. Michał Kłosowski

Jelcz M081MB Vero

W 2006 r. pabianickie MZK zakupiło trzy autobusy typu Jelcz M081MB Vero. Był to pierwszy większy zakup autobusów od 1997 r.

Pojazd mierzył 7,6 m długości. Nadwozie wykonano ze stali nierdzewnej oraz tworzyw sztucznych, podwozie zaś zapożyczono z pojazdów Mercedes-Benz Vario 814D – autobus napędzał silnik diesla o mocy 136 KM zblokowany z pięciostopniową manualną skrzynią biegów. W opcji występowała także skrzynia automatyczna. Napęd przenoszony był na oś tylną, która zawierała ponadto pneumatyczny układ zawieszenia. Autobusy wyposażono w dwie pary drzwi odskokowo-przesuwanych. Tylny pomost został nisko zawieszony, co ułatwiało wsiadanie i wysiadanie osobom starszym, na wózkach inwalidzkich i rodzicom z dziećmi. Na tylnej ścianie zawieszono dwie sztuki składanych siedzisk, które można było rozłożyć, gdy przestrzeń ta nie była wykorzystana przez wózek. Kabina kierowcy została całkowicie odgradzona od przedziału pasażerskiego. Autobus mógł przewieźć do 34 pasażerów, w tym 23 na miejscach siedzących.

Pojazdy umalowano w barwy miejskie wraz z logo i napisem „Miejski Zakład Komunikacyjny” na burtach i oznaczono w zakresie 651–653. Wozy skierowano na mniej obciążone linie, stanowiły codzienność na trasach „7”, „261”, „262” czy „T” i „T-W”. Po reformie komunikacyjnej z 2011 r. rola małych autobusów została zmarginalizowana, dlatego podjęto decyzję o sprzedaży dwóch z nich. W Pabianicach wciąż pozostaje ostatni Jelcz M081MB, który dosyć często wykonuje kursy linii „264”, „W”, a także sporadycznie inne miejskie i służbowe.

Rozwinięcie skrótu M081MB stanowi określenie przeznaczenia pojazdu – M – miejski, kolejnego typu – 081 – oraz zastosowanego silnika – Mercedes-Benz. Wytwarzano także odmiany lokalną i turystyczną. Produkcję Jelczy Vero zakończono w 2008 r., wraz z upadkiem Zakładów Samochodowych w Jelczu, które trudniły się wytwarzaniem tych autobusów.

oprac. Michał Kłosowski





Jelcz M081MB na linii 262, Stary Rynek w Pabianicach, lipiec 2010 r.
fot. Łukasz Jakiel



Jelcz M081MB na linii TW,
ul. Zamkowa,
13 października 2006 r.
fot. Tomasz Konieczny

MAN NL202

W 2007 r. do Pabianic przyjechało pięć autobusów MAN NL202 z rocznika 1995, eksploatowanych wcześniej w Wiedniu. Autobusy te oznaczono w zakresie numerycznym 751–755 i umalowano w żółto-niebieskie barwy zakładowe MZK. Rok później park taborowy miejskiego przewoźnika zasililo osiem kolejnych wozów (rocznik 1996) które ściągnięto z Mönchengladbachu. Pojazdy te posiadają wyjątkowe, kremowo-niebieskie malowanie, co odróżnia je na tle taboru miejskiego przewoźnika⁸⁰.

Autobusy MAN NL202 produkowane w Niemczech, zostały zbudowane w oparciu o drugą generację standaryzacji VÖV, która zakładała ujednolicenie budowy pojazdów, dzięki czemu znacznie uproszczono dostęp do części zamiennych i serwisu. NL202 były wozami klasy niskowejściowej, dzięki czemu krawędź wejściowa w pierwszych i drugich drzwiach znajdowała się na wysokości kolejno 317 i 340 mm. Podłoga w tylnej części pojazdu nieznacznie się unosi. Autobus długości 11,6 m napędzany był jednym z dostępnych, leżących na tylnym pomoście silników o mocach od 213 KM do 280 KM. Produkcję pojazdów zamknięto dopiero w 2001 r., zaś niedługo później rynek Polski zaalała fala wozów używanych zza zachodniej granicy.

Wszystkie MAN-y eksploatowane przez MZK są dwudrzwiowe, wyposażone w automatyczną skrzynię biegów i ABS. W listopadzie 2016 r. wycofano z ruchu ostatni egzemplarz z serii sprowadzonej w 2007 r. Dostawy nowych Solarisów przewidziane na lata 2018/2019 zaowocują kasacją silnie już zużytych pozostałych NL202.

oprac. Michał Kłosowski



MAN NL202 na linii 8
w Pabianicach,
10 lipca 2018 r.
fot. Marcin Chmielewski

MAN-y NL202 w zajezdni
przy ul. Lutomierskiej
w Pabianicach tuż po oficjalnym
przekazaniu do ruchu. Ostatni
w rzędzie (z lewej strony) Ikarus,
27 września 2007 r.
fot. Łukasz Zasp



MAN-y NL222 z 1996 r.,
28 sierpnia 2008 r.
fot. Marcin Chmielewski



Solaris Urbino 12

Solaris to polski producent autobusów, trolejbusów i tramwajów. W 1999 r. z fabryki w podpoznańskim Bolechowie wyjechał pierwszy autobus marki Urbino 12. Pod tą nazwą kryje się szeroka gama pojazdów o długości 12 metrów, wyposażona w silniki o szerokim zakresie mocy i zasilania (CNG, elektryczne itd.).

Autobusem tego typu może podróżować jednocześnie do 104 pasażerów, w tym do 43 na miejscach siedzących. W opcji dostępna jest klimatyzacja przedziału pasażerskiego. Przez szereg lat unowocześniano konstrukcję tych pojazdów, obecnie produkowana jest już czwarta generacja modelu. Elektryczną odmianę Urbino 12 w 2017 r. wyróżniono nawet tytułem „Autobus Roku”.

Solarisy Urbino 12 pojawiły się w Pabianicach w 2008 r. w ilości dziewięciu sztuk. Otrzymały numerację 810–818 i znacząco podniosły jakość usług świadczonych przez lokalnego przewoźnika. *Są całkowicie niskopodłogowe (2 sztuki w wersji niskowejściowej), posiadają automatyczną skrzynię biegów, monitoring, a w dwóch pojazdach zainstalowane jest urządzenie zliczania pasażerów. Żadnych problemów z dostaniem się do środka nie mają niepełnosprawni i matki z wózkami – Solarisy są bowiem w całości niskopodłogowe (z wyjątkiem autobusów 721 i 722 – niskowejściowych). Do tego, w autobusach zamocowana jest rampa, która jeszcze bardziej ułatwia wjazd na wózek inwalidzkim. Pojazdy posiadają także funkcję przykłęku, dzięki której na przystankach maksymalnie zniżają się do poziomu chodnika. Na zewnątrz zamocowane są tablice diodowe, pokazujące numer linii i kierunek. Z wyświetlaczy wewnętrznych można odczytać też bieżący i następny przystanek, pełną trasę przejazdu, aktualny czas oraz imieniny. Dla osób niedowidzących zamontowany jest na zewnątrz głośnik, który informuje o numerze linii i kierunku jazdy⁸¹.*

Autobusy wyposażono w stojący, zabudowany wieżowo silnik DAF, spełniający normy emisji spalin EURO4 (pojazdy z 2008 r.), dzięki czemu nie zatruwają one środowiska. W 2010 r. miasto Pabianice, przy udziale funduszy europejskich zakupiło kolejnych pięć sztuk Urbino 12, napędzanych biopaliwem i spełniających normę EURO5. Pojazdy te nieznacznie różnią się od swoich poprzedników, oznaczono je numerami w zakresie 001–005⁸².





Solaris Urbino 12 na linii 8 w Pabianicach, 26 kwietnia 2009 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Solarisy Urbino 12 obsługujące
linie 2 i 5 w Pabianicach, 2017 r.
fot. Łukasz Stefańczyk



Solaris Urbino 12
<http://komunikacjapabianice.pl/su12.php>
[dostęp: 14.06.2018]

MAN A21

Jest niemieckim autobusem tzw. trzeciej generacji, produkowanym zarówno w Niemczech, jak i w podpoznańskich Sadach. Autobus zaprezentowano w 1997 r., a już rok później ruszyła produkcja seryjna ciągnąca się przez następnych siedem lat. Pojazdy te cechuje niskopodłogowość na całej długości, wynoszącej niemal 12 metrów. Silnik ułożony poziomo z tyłu pojazdu może mieć od 220 do 310 KM. Pięciobiegowa skrzynia biegów zapewnia dynamiczny rozruch w miejskich warunkach. MAN A21 jest w stanie przewieźć jednocześnie do 101 pasażerów, w tym około 34 na miejscach siedzących. W 1999 r. model zyskał wyróżnienie „Autobus Roku”.

Cztery MAN-y A21 zasiłły flotę MZK Pabianice w 2014 r. Sprowadzono je z niemieckiego Garmisch-Partenkirchen na miejsce wycofywanych najstarszych NL202. Autobusy oznaczono numerami 401–404. Poszczególne egzemplarze różnią się między sobą aranżacją wnętrza.

oprac. Michał Kłosowski



MAN A21,
10 czerwca 2015 r.
fot. Michał Kłosowski

Rok 2014 był z wielu powodów przełomowym dla komunikacji lokalnej w Pabianicach. 15 czerwca uruchomiono Łódzką Kolej Aglomeracyjną. Pasażerowie otrzymali do dyspozycji nowe zintegrowane bilety okresowe, nazwane na cześć najbardziej znanego łódzkiego regionalizmu „Migawką”. Jest to Wspólny Bilet Łódzko-Pabianicki ważny w komunikacji MZK Pabianice i MPK Łódź oraz Wspólny Bilet Aglomeracyjny, ważny dodatkowo w pociągach ŁKA i Przewozów Regionalnych, a od 1 października tego samego roku także w komunikacji ZKM Łask, MPK Zduńska Wola i MPK Sieradz. Od listopada w ramach „Migawki” rozpoczęła się również sprzedaż pabianickich biletów okresowych w wersji elektronicznej.

W 2017 r. w taborze autobusowym MZK Pabianice pojawiły się dwa bardzo ciekawe, unikatowe na skalę krajową pojazdy – Solarisy Urbino 12 Low Entry. Są to pojazdy częściowo wysokopodłogowe – do tylnej części prowadzą schody. Autobusy wyposażono w klimatyzację przedziału pasażerskiego oraz pełne, przyciemnione szyby i wygodne, wysokie fotele materiałowe.

We wrześniu 2017 r. zapadła ostateczna decyzja w sprawie przyznania dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego dla Pabianic oraz Kswerowa. Pabianice otrzymają 88 mln zł dofinansowania na ratowanie tramwaju podmiejskiego. Cała inwestycja warta jest co najmniej 146 mln i zakłada kompleksową przebudowę infrastruktury w zakresie układu torowego, sieci trakcyjnej, sterowania i ogrzewania zwoznic, trakcyjnych linii kablowych, podstacji, słupów trakcyjno-oświetleniowych.



Przyszłość pabianickiej komunikacji autobusowej – Solaris Urbino 12 hybrid, 17 października 2016 r.
fot. Marcin Chmielewski

Do 2020 roku pabianicka komunikacja miejska zmieni się nie do poznania za sprawą projektu pn. „Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach”. Miasto Pabianice pozyskało na inwestycję ponad 48 mln zł dofinansowania ze środków Unii Europejskiej, w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Regionalnego Programu Województwa Łódzkiego (z III Osi Priorytetowej Transport, Poddziałania III.1.1 Niskoemisyjny transport miejski – ZIT).

Umowę o dofinansowanie prezydent Pabianic Grzegorz Mackiewicz podpisał 6 października 2017 roku. Łączna szacowana wartość inwestycji opiewa na 70 558 054,51 zł brutto, z czego koszty kwalifikowalne stanowią 56 500 000,00 zł, a dofinansowanie UE wyniesie 48 024 999,96 zł (85% kosztów kwalifikowalnych).

Cele projektu

Projekt wprowadzi rozwiązania, które poprawią jakość i atrakcyjność oferty komunikacji miejskiej w Pabianicach. Celem głównym projektu jest zrównoważenie miejskiego i aglomeracyjnego systemu transportowego poprzez stworzenie warunków do zwiększenia liczby podróży transportem zbiorowym oraz premiowanie ruchu niezmotoryzowanego i rozwój sieci dróg rowerowych. Pasażerowie zyskają możliwość pozostawienia roweru na parkingach bike&ride i skorzystania z komunikacji publicznej. Dodatkową zachętą będzie zintegrowanie różnych środków transportu i dogodny system przesiadkowy. Wymiana autobusów komunikacji miejskiej na ciche i ekologiczne autobusy hybrydowe zmniejszy zużycie paliwa i emisję szkodliwych spalin, tym samym poprawi się jakość powietrza i poziom hałasu w mieście. Inteligentny system transportowy ułatwi planowanie podróży, a powiązanie go z monitoringiem przystanków poprawi bezpieczeństwo pasażerów. „Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach” oznacza również największą jak dotąd inwestycję w rozbudowę dróg rowerowych z infrastrukturą towarzyszącą.

Realizacja projektu przyczyni się do rozwoju sprawnego i bezpiecznego systemu publicznego transportu zbiorowego o wysokiej jakości świadczonych usług, spełniającego standardy unijne w zakresie ochrony środowiska, konkurencyjnego względem transportu indywidualnego. Poprawi atrakcyjność komunikacji miejskiej i wzrost liczby osób korzystających z jej usług. Korzystnie wpłynie także na integrację wewnętrzną i dostępność komunikacyjną Pabianic.

W ramach projektu przewidziano:

- zakup 18 szt. nowych klimatyzowanych autobusów o napędzie hybrydowym,
- budowę 14,6 km dróg dla rowerów wraz z zakupem infrastruktury towarzyszącej,
- modernizację stacji obsługi pojazdów w zajezdni autobusowej MZK (budowę nowego budynku technicznego na potrzeby wulkanizatorni i magazynu technicznego, doposażenie sprzętu technicznego i diagnostycznego),





- wdrożenie Inteligentnego Systemu Transportowego, obejmującego m.in. 23 przystankowe tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, system monitoringu wizyjnego na 26 przystankach, nową wersję portalu Komunikacja Pabianice.pl wraz z aplikacją mobilną,
- zakup biletomatów – 10 mobilnych do dotychczas używanych autobusów i 5 stacjonarnych na najważniejsze przystanki (biletomaty znajdują się też we wszystkich z 18 nowych pojazdów),
- budowę nowej krańcówki autobusowej przy ul. Podmiejskiej 65E (zostanie tam wydłużona trasa linii 2),
- budowę lub przebudowę peronów i zatok przystankowych,
- zakup wiat przystankowych, ławek i słupków przystankowych o podwyższonym standardzie,
- zakup 3 wiat rowerowych na krańcówki: Waltera-Jankego, Karolew i Podmiejska,
- budowę dworca autobusów miejskich na pętli Waltera-Jankego (nowy niewielki budynek z kasą biletową, poczekalnią i toaletą dla pasażerów oraz zapleczem socjalnym dla kierowców).

Hybrydowe autobusy – ciche, oszczędne i ekologiczne

Solaris Bus & Coach S.A. to wyłoniony w przetargu dostawca 18 nowych autobusów o napędzie hybrydowym. Jeden taki pojazd kosztuje 1 mln 845 tys. zł, a całość zamówienia opiewa na 33 mln 874 tys. zł. Aż 85% kosztów netto będzie stanowić dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. To największe jednorazowe zamówienie taboru autobusowego dla Pabianic od 1983 roku (wówczas realizowane jeszcze przez MPK-Łódź).

Dostawę autobusów zaplanowano w dwóch turach – pierwsza jesienią 2018 roku (autobusy oznaczone numerami 851–860), druga – do końca maja 2019 roku (autobusy o numerach 901–908). Dostawa nowych autobusów oznacza zakończenie eksploatacji autobusów marki MAN, produkowanych w latach 1996–2003.

Nowością w pabianickiej komunikacji miejskiej jest wykorzystanie napędu hybrydowego, łączącego tradycyjny silnik diesla z silnikiem elektrycznym. Silnik elektryczny zasilany jest energią elektryczną z magazynu energii. Ten z kolei ładowany jest z generatora prądu napędzanego silnikiem wysokoprężnym o niewielkiej pojemności (4,5 litrowy silnik Cummins o mocy 210 KM, spełniający normę emisji spalin EURO-6). Podczas hamowania odzyskiwana jest energia kinetyczna, a następnie zamieniana w energię elektryczną i gromadzona w superkondensatorach na dachu. Nie są natomiast zastosowane akumulatory, które wymagałyby wymiany. Solaris wyposaża swoje autobusy w szeregowy układ hybrydowy amerykańskiego koncernu BAE Systems (na świecie jeździ ponad 8 tys. autobusów wyposażonych w ten system). Będzie on objęty aż 12-letnią gwarancją. Przeniesienie napędu nastąpi bez skrzyni biegów. System Stop-and-Go całkowicie wyłącza pracę silnika spalinowego podczas postoju na przystanku oraz umożliwia opuszczenie go w trybie bezemisyjnym – z wykorzystaniem energii, zgromadzonej w superkondensatorach. Umożliwia to cichy, niemal bezszelestny, odjazd autobusu z przystanku, bez emisji jakichkolwiek zanieczyszczeń. Zastosowanie napędu hybrydowego pozwala na oszczędności w zużyciu paliwa.

12-metrowe autobusy pomieszczą około 90 pasażerów, w tym 27 na miejscach siedzących. Dostęp do 10 miejsc siedzących zaplanowano bezpośrednio z niskiej podłogi. Dwa siedzenia przeznaczone są dla matek z dziećmi, z odrębnym wzorem tapicerki dedykowanym właśnie najmłodszemu pasażerom.

W autobusach hybrydowych przewidziano liczne udogodnienia dla pasażerów, takie jak całopojazdowa klimatyzacja czy biletomaty firmy Mera Systemy, przyjmujące płatności bezgotówkowe kartą płatniczą. Ważną cechą zamówionych pojazdów są także ułatwienia dla osób niepełnosprawnych, w tym m.in. przykład prawej strony pojazdu, przyciski sygnalizacyjne dla pasażerów (STOP i Drzwi) dodatkowo opisane alfabetem Braille'a oraz wyświetlacze zewnętrzne koloru białego a nie – jak wcześniej stosowano – bursztynowego, dla lepszej widoczności. Oświetlenie wewnętrzne oraz część oświetlenia zewnętrznego zaprojektowano w technologii LED. Wewnątrz pojazdów zainstalowano dwa monitory



Identyfikacja wizualna autobusów Solaris Urbino 12 Hybrid

pokazujące przebieg trasy (ekran 38-calowy naprzeciwko środkowych drzwi oraz 22-calowy w osi pojazdu, nad kabiną kierowcy). Informację pasażerską uzupełnia zapowiedź głośnomówiąca (wewnętrzna – zapowiedź kolejnych przystanków i zewnętrzna, odczytująca numer linii i kierunek). Pasażerowie będą automatycznie zliczani dzięki bramkom liczącym, które uwzględniono w dwóch pojazdach. Kolejne z nowości to gniazda USB i dostęp do bezpłatnego internetu, udostępnianego za pomocą Wi-Fi.

Szereg rozwiązań wpłynie korzystnie na bezpieczeństwo pasażerów. Monitoring wizyjny obejmuje aż 8 kamer na każdy pojazd, w tym 4 wewnętrzne i 4 zewnętrzne (toru jazdy, cofania oraz na prawy i lewy bok pojazdu). Bezpieczeństwo poprawia także przycisk antynapadowy dla kierowcy. Dzięki możliwości podglądu on-line obrazu z kamer w autobusach dla dyspozytora, poprawi się sprawność reakcji w kryzysowych sytuacjach. W każdym z 18 nowych autobusów przewidziano system detekcji i gaszenia pożaru oraz system EBS (elektroniczny układ hamulcowy), zawierający systemy ABS (zapobiegający blokowaniu kół) i ASR (system kontroli trakcji).

Co ciekawe, wybór schematu malowania autobusów hybrydowych poprzedziło głosowanie internetowe i w Biurze Obsługi Klienta MZK. O tym, że autobusy będą pomalowane analogicznie do pojazdów wcześniejszych roczników, zdecydowało 1 107 osób, co stanowiło 34,7% głosujących. W sumie w plebiscycie oddano 3 191 głosów, w tym 2 973 w internecie i 218 w Biurze Obsługi Klienta MZK.

Jednym z detali, który kolorystycznie wyróżnia nowe autobusy, jest natomiast jasnoszara zabudowa środkowej części dachu. Wewnątrz pojazdu kolorystyczną nowością jest jasnoniebieski sufit. Nowe autobusy można rozróżnić nie tylko po numerach taborowych, ale także po zindywidualizowanych napisach obok środkowych drzwi, np. „Miło Cię widzieć” albo... „Nie płacz kiedy odjadę”.

Solaris Urbino 12 hybrid w liczbach:

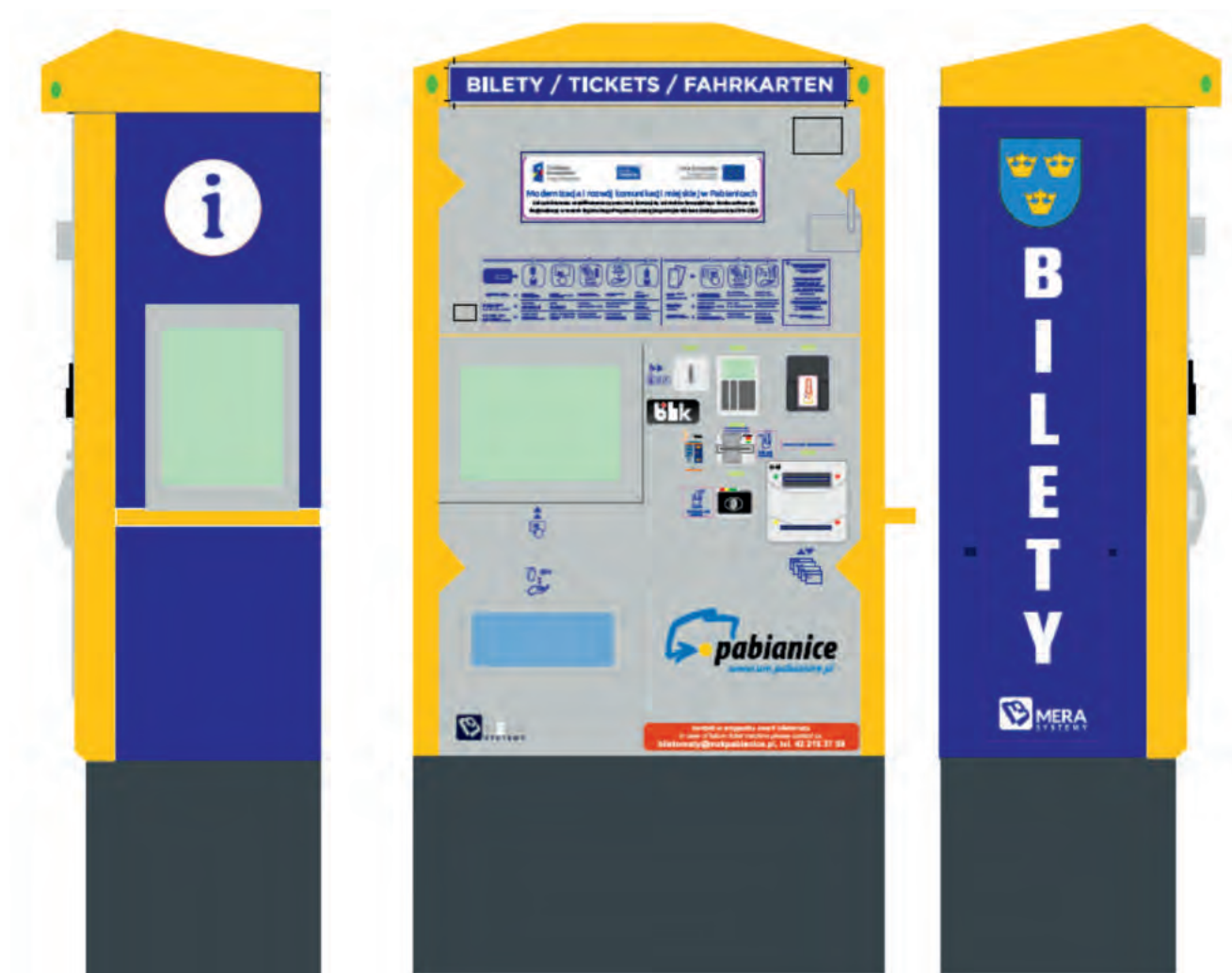
- liczba zakupionych autobusów hybrydowych – 18
- długość – 12 m
- szerokość – 2,55 m
- wysokość – 3,1 m
- pojemność silnika – 4,5 dm³
- moc silnika – 210 KM
- wartość nowych autobusów – 33.874.200 zł
- dofinansowanie z Unii Europejskiej na zakup autobusów – 23.409.000 zł.

Po bilet do biletomatu

33 nowe biletomaty ułatwią zakup biletu. To łącznie 5 urządzeń stacjonarnych (na przystanki autobusowe Kilińskiego/SDH, Kilińskiego/Zamkowa, Jana Pawła II/szpital, Grota-Roweckiego/Gryzla i Dworzec PKP) oraz 28 mobilnych, do autobusów (18 w „hybrydach” oraz 10 w autobusach Solaris Urbino 12 wcześniejszych roczników). Urządzenia, znane mieszkańcom Pabianic z tramwajów linii 41, teraz obsługują także komunikację autobusową. Dostawcą automatów jest firma Mera Systemy Sp. z o.o. z Grodziska Mazowieckiego. Jeden biletomat stacjonarny kosztuje 181.572,60 zł, a mobilny 36.346,50 zł. Łączny koszt dostawy i montażu 5 biletomatów stacjonarnych i 10 mobilnych (do Solarisów z lat 2008 i 2010) wynosi 1.272.728 zł brutto, ale aż 85% kosztów netto zostanie pokryte z dofinansowania unijnego.

Automaty w autobusach będą przyjmować tylko płatności kartą, natomiast stacjonarne – monetami, banknotami i kartą. Dodatkową możliwością jest płacenie za pomocą systemu Blik. We wszystkich automatach, zarówno tych na przystankach, jak i w autobusach, można kupić bilety jednorazowe i czasowe oraz doładować Migawkę. Oprócz biletów pabianickich w dystrybucji są bilety łódzkie, łaskie na linię D oraz bilety Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej na strefę A.





Biletomaty stacjonarne na pięciu przystankach ułatwiają zakup biletu

Zmiany na krańcówkach i przystankach

Duże zmiany zajdą na pętli autobusowej Waltera-Jankego. Zamiast dotychczasowego budynku kontenerowego, pochodzącego z początku lat 90. XX wieku, zostanie wybudowany niewielki budynek dworca autobusów miejskich. W obiekcie o powierzchni użytkowej 54 m² znajdują się: poczekalnia dla pasażerów (10 m²), kasa biletowa (12 m²), pomieszczenie socjalne dla pracowników (10 m²) oraz toalety (w tym dla pasażerów) i pomieszczenie techniczne. Ponadto zaplanowano m.in. zagospodarowanie otoczenia, w tym montaż wiaty rowerowej i wymianę zniszczonej nawierzchni asfaltowej przy przystankach na pętli – na trwalszą nawierzchnię betonową. Pętla oraz nowy dworzec będą objęte monitoringiem wizyjnym.



Projekt elewacji dworca autobusów miejskich na pętli Waltera-Jankego

W projekcie „Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach” przewidziano także budowę zupełnie nowej krańcówki autobusowej przy ul. Podmiejskiej 65e. Inwestycja umożliwi wydłużenie linii autobusowej nr 2 na ul. Podmiejską, nieobsługiwaną dotąd publicznym transportem zbiorowym. Dzięki temu poprawi się dostęp do publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców rejonu Klimkowizny i Chechła Pierwszego (mieszkających wzdłuż ulicy Podmiejskiej).

W ramach projektu będą kontynuowane zmiany w infrastrukturze przystankowej, które zostały zapoczątkowane w 2010 roku w ramach projektu pn. „Poprawa dostępności i bezpieczeństwa transportu miejskiego na terenie gminy miejskiej Pabianice”. Tym razem zaplanowano zakup kolejnych 32 wiat przystankowych, a także 19 ławek. Zostaną zamontowane nowe słupki przystankowe o podwyższonym standardzie – w sumie 60 sztuk. Na 8 przystankach zostaną wybudowane kolejne zatoki przystankowe (m.in. w ciągu drogi krajowej 71 – na ul. Lutomierskiej i Rzgowskiej). Będą również modernizowane perony przystankowe – zaplanowano 14 nowych peronów, 18 będzie modernizowanych, a na aż 64 zostaną dobudowane żółte płyty chodnikowe z wypustkami dla osób niewidomych i niedowidzących, umożliwiające wycucie ostrzeżenia o krawędzi peronu.

Dowiemy się, kiedy przyjedzie autobus

Nowością w Pabianicach będzie Inteligentny System Transportowy. Obejmie on przede wszystkim 23 tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, które będą informować pasażerów za ile minut przyjedzie autobus (rzeczywisty prognozowany czas przyjazdu, oparty o geolokalizację pojazdów GPS). W konstrukcje tablic będą wbudowane kamery monitoringu wizyjnego. Dodatkowy monitoring wizyjny przewidziano także na trzech pętlach autobusowych (Karolew, Sikorskiego, Podmiejska). W ramach ITS powstanie nowa wersja portalu KomunikacjaPabianice.pl wraz z aplikacją mobilną. Pasażerowie uzyskają na stronie internetowej dostęp m.in. do tzw. wirtualnych tablic dla przystanków komunikacji miejskiej (pokazujących rzeczywiste prognozowane czasy przyjazdu). Portal dla pasażerów będzie spełniał standardy dla systemów teleinformatycznych w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych.

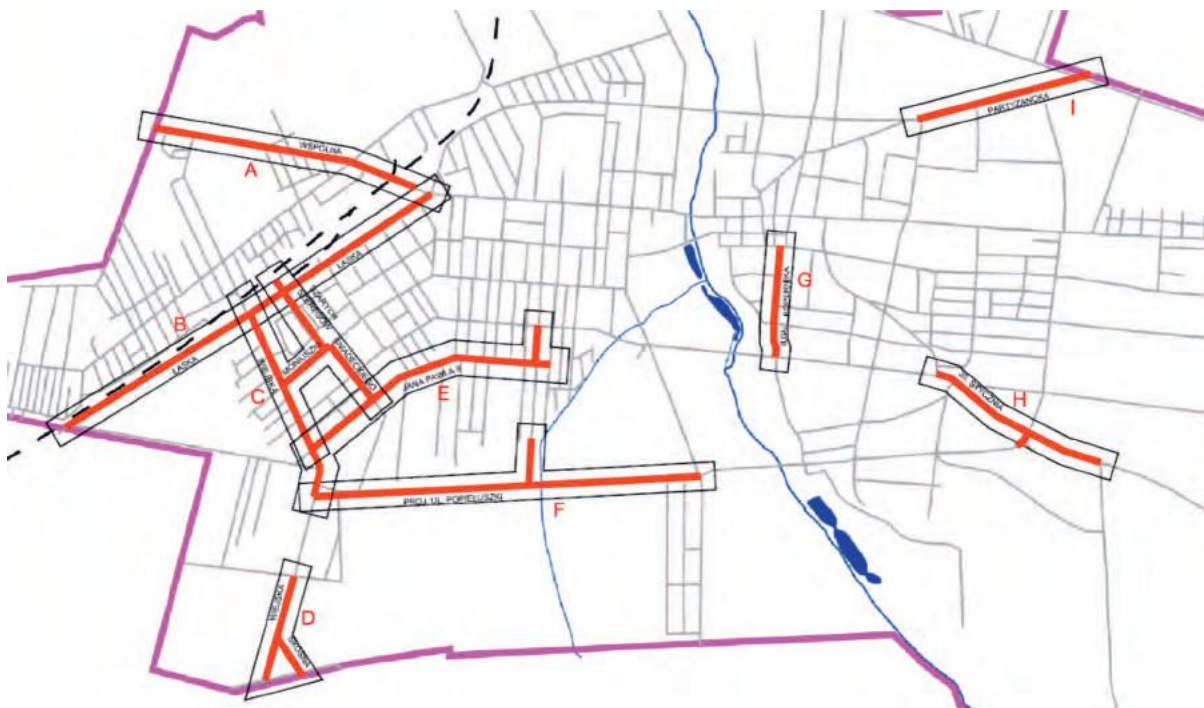
Inwestycja przewiduje także urządzenie dyspozytorskie ITS w zajezdni autobusowej MZK oraz centrum monitoringu w siedzibie Straży Miejskiej. W obydwu tych miejscach zostaną zainstalowane ściany wizyjne.

Rowerowe Pabianice

Projekt „Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach” to nie tylko największa w historii inwestycja w komunikację autobusową, ale także w infrastrukturę rowerową. Zaplanowano budowę aż 14,6 km dróg dla rowerów, co zostało poprzedzone konsultacjami społecznymi. Drogi rowerowe o nawierzchni bitumicznej zaplanowano na następujących odcinkach:

- w śladzie projektowanej al. Popiełuszki – od Jutrzkowickiej do Wiejskiej (przedłużenie drogi dla rowerów wzdłuż ul. Waltera-Jankego i Świetlickiego),





Planowany przebieg dróg dla rowerów do realizacji w ramach projektu „Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach”.

- ul. Wiejska (na odcinkach od ul. Miodowej do Skrajnej) oraz od projektowanej al. Popiełuszki do ul. Łaskiej,
- ul. Skośna,
- ul. Łaska (cała),
- ul. Jana Pawła II (od ul. Wiejskiej do ul. Świętokrzyskiej),
- ul. Śniadeckiego (cała),
- ul. Moniuszki (od ul. Wiejskiej do ul. Śniadeckiego),
- ul. Targowa (łącznik od projektowanej al. Popiełuszki oraz na odcinku od ul. Orlej do ul. Jana Pawła II),
- ul. Wspólna (od granicy miasta do stacji paliw Circle K),
- ul. Kopernika (cała),
- ul. 20 Stycznia (na odcinku od ul. Grota-Roweckiego do ul. Rydzyskiej),
- ul. Partyzancka (na odcinku od ul. Sikorskiego do ul. Widzewskiej).

Zaplanowano także infrastrukturę towarzyszącą drogom rowerowym – stojaki, podpórki, sygnalizatory oraz dodatkowe doświetlenie przejazdów rowerowych przez jezdnie. Zostaną ustawione kolejne 3 wiaty rowerowe przy pętlach autobusowych Waltera-Jankego, Karolew i Podmiejska dla osób dojeżdżających z peryferyjnych rejonów Pabianic do autobusu.

Kolejne inwestycje w zajezdni MZK

W 2014 roku Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. oddał do użytku zmodernizowaną halę warsztatową, a w 2009 roku odnowioną myjnię. W ramach projektu „Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach” przewidziano kolejne inwestycje w zaplecze techniczne MZK.

Zostanie wybudowany nowy budynek techniczny z wulkanizatornią, magazynem technicznym, pomieszczeniami biurowymi działu technicznego, kotłownią oraz zapleczem dla mechaników. Zaplanowano także zakup sprzętu do obsługi technicznej autobusów w stacji obsługi pojazdów, m.in. urządzenie spawalnicze, podnośniki, wózki narzędziowe, wyważarkę, sprężarkę, regały i szafy.



Planowany nowy budynek techniczny w zajezdni MZK – wulkanizatornia i magazyn

Oprac. Marcin Chmielewski

Szczegółowe informacje o projekcie „Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach” dostępne są na stronach:

www.um.pabianice.pl

www.komunikacjapabianice.pl

- ¹ Stan ten wynikał z polityki militarnej Imperium Rosyjskiego. Słabo rozwinięta sieć transportu szynowego miała znaczenie strategiczne, ponieważ w wypadku konfliktu zbrojnego uniemożliwiała przerzucanie wojsk wrogiej armii. Nawet rozstaw szyn na ziemiach rosyjskich (1524 mm) różnił się od standardów europejskich (1435 mm). Dlatego też budowa lokalnej linii wąskotorowej wymagała akceptacji Ministerstwa Wojny.
- ² Piotr Kulesza, *Rozbudowa sieci kolejowej jako czynnik rozwoju aglomeracji łódzkiej do 1914 r. Studia z historii społeczno-gospodarczej XIX i XX w.*, t. VI (2009), s. 173–187.
- ³ Juliusz Kunitzer (19.10.1843–30.09.1905, Łódź), łódzki przemysłowiec i społecznik. Współwłaściciel Towarzystwa Akcyjnego WYROBÓW Bawełnianych HEINZEL I KUNITZER. Przez wiele lat zajmował stanowisko prezesa Łódzkiego Chrześcijańskiego Towarzystwa Dobroczynności. Był głównym inicjatorem powstania Towarzystwa Łódzkich Kolei Elektrycznych i Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych. Pracował w radzie nadzorczej Banku Handlowego w Łodzi. W 1897 r. z jego inicjatywy powstało konsorcjum węglowe „Kunitzer and Co.” zaopatrujące Łódź w węgiel. W 1905 r. został zastrzelony w tramwaju przez dwóch członków PPS. Zarząd Konsorcjum ŁWEKD ufundował stypendium jego imienia na kształcenie dzieci pracowników kolei.
- ⁴ „Tydzień” 1889, nr 29, s. 1.
- ⁵ „Tydzień” 1891, nr 12, s. 2–3.
- ⁶ „Tydzień” 1898, nr 3, s. 4.
- ⁷ „Rozwój” 1898, nr 235, s. 3.
- ⁸ „Rozwój” 1898, nr 242, s. 3.
- ⁹ Archiwum Państwowe w Łodzi [dalej: APŁ], Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna 1898–1948 [dalej: ŁWEKD], *Korespondencja koncesjonariuszy i współwłaścicieli Elektrycznych Kolei Dojazdowych*, sygn. 22, k. 16, 17, 27, 39–41.
- ¹⁰ Album *I-sze dziesięciolecie eksploatacji Łódzkich Elektrycznych Kolei Dojazdowych 1901–1910*, 1913 r., s. 1. Dwie daty wynikają z różnicy w kalendarzu obowiązującym w carskiej Rosji (juliańskim) i katolickim kalendarzem gregoriańskim, którym posługiwano się na ziemiach polskich. Zgodna z naszym kalendarzem jest druga data.
- ¹¹ Projektowana sieć była traktowana jako podmiejska kolej wąskotorowa, stąd też m.in. nazwa „kolejka” i „pociągi” zamiast tramwaj.
- ¹² W. Źródłak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska komunikacja tramwajowa 1901–2001*, Łódź 2001, s. 9–10.
- ¹³ „Rozwój” 1899, nr 141, s. 3.
- ¹⁴ w. – wiorsta = 1,066 m., s. – sążnia = 2,13 m.
- ¹⁵ „Rozwój” 1898, nr 244, s. 3.
- ¹⁶ Wiesław Gerlicz (14.07.1872 Abramów, pow. Zamość – 09.12.1933 Łódź), absolwent Instytutu technologicznego w Petersburgu, dyrektor budowy elektrycznych kolei dojazdowych, a następnie wieloletni dyrektor Łódzkich Wąskotorowych Kolei Dojazdowych. Ponadto m.in. współzałożyciel spółki Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim oraz Polskiej Żarówki „Osram” (współtwórca fabryki w Pabianicach). Od 1921 r. członek zarządu

Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce, członek Syndykatu Rolniczego w Łodzi, członek Rady Nadzorczej „Sieci Elektryczne”, jeden z pionierów elektryfikacji Polski. W latach 1922–1927 poseł II kadencji sejmiku RP z ramienia Związku Ludowo-Narodowego. W Sejmie zgłosił m.in. wniosek w sprawie przystąpienia do regulacji Wisły i jej dopływów oraz w sprawie ochrony przeciwpowodziowej.

¹⁷ „Rozwój” 1900, nr 233, s. 3.

¹⁸ Połączenie do Zgierza uruchomiono dwa dni później.

¹⁹ 25.07.1901 r. odbył się oficjalny odbiór techniczny. W albumie *I-sze dziesięciolecie eksploatacji Łódzkich Elektrycznych Kolei Dojazdowych 1901–1910* na str. 1–2 pisano: (...) w dniu 12/25 lipca 1901 r. odbyły się oględziny obu linii przez Komisję, która orzekła, iż wszystkie roboty wykonane zostały starannie i prawidłowo, zgodnie z zatwierdzonymi projektami i że ruch na obu liniach może się odbywać bezpiecznie i bez przerwy.

²⁰ Stopniowo dobudowywano drugie torowisko i tak w 1910 r. dwutorowy odcinek dochodził do Marysina (zbieg ul. Rudzkiej i Pabianickiej), a w 1928 r. przedłużono go do Małego Skrzętu.

²¹ Weksel miał kształt wachlarza. Przepinano tu wagon silnikowy na drugą stronę wagonu doczepnego, przejeżdżając po drugim torze.

²² „Tydzień” 1901, nr 4, s. 2.

²³ „Rozwój” 1901, nr 13, s. 7.

²⁴ „Tydzień” 1901, nr 4, s. 2.

²⁵ „Tydzień” 1901, nr 6, s. 4.

²⁶ „Rozwój” 1905, nr 91, s. 2.

²⁷ Ł. Stefańczyk, *Linia tramwajowa Łódź-Pabianice (1)*, „Świat kolei” 2004, nr 4, s. 49.

²⁸ „Rozwój” 1903, nr 199, s. 6.

²⁹ „Rozwój” 1903, nr 206, s. 2.

³⁰ „Rozwój” 1900, nr 157, s. 2.

³¹ „Rozwój” 1905, nr 5, s. 2.

³² „Rozwój” 1905, nr 17, s. 2.

³³ „Tydzień” 1905, nr 1, s. 4.

³⁴ Album *I-sze dziesięciolecie eksploatacji...*, s. 2.

³⁵ Przedłużenie linii do magistratu pabianickiego miało miejsce już w 1905 r.

³⁶ Album *I-sze dziesięciolecie eksploatacji...*, s. 2.

³⁷ „Rozwój” 1907, nr 97, s. 1.

³⁸ W. Źródłak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 12.

³⁹ Album *I-sze dziesięciolecie eksploatacji...*, s. 2.



- ⁴⁰ Powstał nawet plan linii od pabianickiego magistratu do Zduńskiej Woli. Częściowo, do dworca w Pabianicach, miała być to linia dwutorowa, a dalej jednotorowa z czterema mijankami na trasie. Linia nie powstała, zapewne na skutek upadku tamtejszego ośrodka przemysłowego po I wojnie światowej. W latach późniejszych na trasie rozwijała się komunikacja autobusowa (W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 65).
- ⁴¹ Zrealizowano połączenie od Rudy przez Rzgów do Tuszyńska. Linia została oddana do użytku 18 kwietnia 1916 r. Wagony tramwajowe były ciągnięte przez lokomotywy wąskotorowe. Rok później dobudowano odnogę do cegielni Kruszów (W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 154–155).
- ⁴² W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 15.
- ⁴³ Rozdział *Tabor tramwajowy – wagony i doczepy GE-58* oprac. na podstawie: J. Wojtowicz, W. Żródlak, *Tabor w: W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, Łódzka podmiejska...*, s. 83–89.
- ⁴⁴ Rozdział *Tabor tramwajowy – wagony i doczepy U-104* oprac. na podstawie: J. Wojtowicz, W. Żródlak, *Tabor, w: W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, Łódzka podmiejska...*, s. 90–95.
- ⁴⁵ Rozdział *Tabor dodatkowy – wagony U-107c, Cieszyn, Mainz, Karlsruhe* oprac. na podstawie: J. Wojtowicz, W. Żródlak, *Tabor w: W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, Łódzka podmiejska...*, s. 95–99, 106–111.
- ⁴⁶ W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 167–168.
- ⁴⁷ *Przepisy dla konduktorów Łódzkich Kolei Dojazdowych (1910 r.)* w: W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 201–205.
- ⁴⁸ „Goniec Łódzki” 1901, nr 117, s. 2.
- ⁴⁹ „Rozwój” 1923, nr 238, s. 5.
- ⁵⁰ Ł. Stefańczyk, *Linia tramwajowa... (1)*, s. 49.
- ⁵¹ APL, ŁWEKD, *Kosztorys no 12 przedłużenia linii Pabjanickiej od przystanku naprzeciw Magistratu (12 klm. 2 pik.) do stacji Kolei Państw. w Pabjanicach*, sygn. 514.
- ⁵² Ł. Stefańczyk, *Linia tramwajowa... (1)*, s. 50.
- ⁵³ APL, ŁWEKD, *Memoriały w sprawie konkurencji autobusowej*, sygn., 133, k. 13, 16.
- ⁵⁴ „Gazeta Pabjanicka” 1931, nr 7, s. 1.
- ⁵⁵ „Gazeta Pabjanicka” 1931, nr 18, s. 3.
- ⁵⁶ W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 77–78.
- ⁵⁷ *Dokument koncesyjny nr 8 z 5 maja 1937 r.* w: W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 214–216.
- ⁵⁸ Tamże, s. 214.
- ⁵⁹ W. Żródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 81.
- ⁶⁰ Tamże, s. 15–16.
- ⁶¹ Kalendarium 1921–1940, <http://mkmlodz.webd.pl/kalendarium/kalendarium19211940> [dostęp: 14.05.2018].



- ⁶² Kalendarium 1941–1960, <http://mkmlodz.webd.pl/kalendarium/kalendarium19411960> [dostęp: 28.05.2018]
- ⁶³ W. Źródłak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 153.
- ⁶⁴ „Eilzug” czyli pociąg pospieszny.
- ⁶⁵ W. Źródłak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 16.
- ⁶⁶ APŁ, Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Pabianicach, *Protokoły z posiedzeń Miejskiej Rady Narodowej*, 1945 r., sygn. 2, k. 118–121.
- ⁶⁷ Tamże.
- ⁶⁸ APŁ, Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Pabianicach, *Protokoły z posiedzeń Zarządu Miejskiego w Pabianicach, 1946 r.*, sygn. 81, k. 58.
- ⁶⁹ Ł. Stefańczyk, *Linia tramwajowa... (1)*, s. 52.
- ⁷⁰ Kalendarium 1941–1960, <http://mkmlodz.webd.pl/kalendarium/kalendarium19411960> [dostęp: 28.05.2018]
- ⁷¹ „Życie Pabianic” 1963, nr 41, s. 2.
- ⁷² Kalendarium 1971–1980, <http://mkmlodz.webd.pl/kalendarium/kalendarium19711980> [dostęp: 6.06.2018]
- ⁷³ Opracowano na podstawie: J. Wojtowicz, W. Źródłak, *Tabor*, w: W. Źródłak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 111–116.
- ⁷⁴ Opracowano na podstawie: J. Wojtowicz, W. Źródłak, *Tabor*, w: W. Źródłak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 116 oraz strony <http://mkmlodz.webd.pl/102n/str102naw> [dostęp: 20.06.2018]
- ⁷⁵ Opracowano na podstawie: J. Wojtowicz, W. Źródłak, *Tabor*, w: W. Źródłak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska...*, s. 118; Ł. Stefańczyk, *Linia tramwajowa... (1)*, s. 53.
- ⁷⁶ Według informacji Michała Kłosowskiego.
- ⁷⁷ Ł. Stefańczyk, *Linia tramwajowa Łódź-Pabianice (2)*, „Świat kolei” 2004, nr 6, s. 46.
- ⁷⁸ Rozdział *Powrót komunikacji autobusowej* opracowano w oparciu o informacje ze strony: <http://komunikacjapabianice.pl/historia,%20> [dostęp: 12.04.2018]
- ⁷⁹ Opisy tras poszczególnych linii autobusowych opracowano w oparciu o informacje ze strony: <http://komunikacjapabianice.pl/historia,%20> [dostęp: 12.04.2018]
- ⁸⁰ W roku 1995, z uwagi na wprowadzenie normy Euro 2, wprowadzono nowy silnik o mocy 220 KM – zmieniono oznaczenie z NL 202 na NL 222.
- ⁸¹ <http://komunikacjapabianice.pl> [dostęp: 29.05.2018]
- ⁸² Opracowano na podstawie informacji Michała Kłosowskiego oraz opisu na stronie <http://komunikacjapabianice.pl>, [dostęp: 29.05.2018]



Historia pabianickiej komunikacji, jak sami widzicie, to temat bardzo obszerny. Staraliśmy się zaprezentować jak największą ilość materiałów archiwalnych i ikonograficznych, do których dotarliśmy, jednakże trzymając się pewnej koncepcji, jak i nie chcąc przesadzić z objętością książki, nie wszystkie z nich byliśmy w stanie pokazać. Kilka z nich dodaliśmy w niniejszym aneksie.

Mamy świadomość, że przedstawiony przez nas materiał absolutnie nie wyczerpuje tematu. Nadal jest wiele zagadnień, mniej lub bardziej z nim związanych, które czekają na opracowanie. Tak samo wiele źródeł zapewne wciąż czeka na odkrycie lub przynajmniej na dokładną kwerendę. Zachęcamy więc Was, drodzy Czytelnicy, do samodzielnego penetrowania zbioru akt ŁWEKD i powojennych akt dotyczących historii Pabianic, przechowywanych w Archiwum Państwowym w Łodzi. Zachęcamy także do przeglądania archiwalnych numerów prasy pabianickiej, jak i łódzkiej prasy regionalnej, a także poszukiwań zdjęć i dokumentów dotyczących tematu pozostających u prywatnych kolekcjonerów.



„Enka” na ulicy Armii Czerwonej (obecnie Zamkowa) w Pabianicach, początek lat 60. XX w.; autobus typu Star N52 wyjeżdżający z ulicy Żymierskiego (obecnie Piłsudskiego) mógł być środkiem komunikacji zakładowej jednej z okolicznych fabryk (przypominamy, że autobusowa komunikacja miejska pojawiła się dopiero dekadę później).
(ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic)

Konsorcjum Kolei
Elektrycznej Łódzkiej
V 1895 - I 1900

Towarzystwo Akcyjne
Łódzkich Dróg Żelaznych
Miejskich
I 1900 - VIII 1900

Towarzystwo
Kolei Elektrycznej
Łódzkie
VIII 1900 - I 1915

Lodzer
Elektrische
Strassenbahn
I 1915 - XI 1918

Towarzystwo
Kolei Elektrycznej
Łódzkie
XI 1918 - VI 1925

Kolej Elektryczna
Łódzka Sp. Akc
VI 1925 - XII 1939

Litzmannstädter
Elektrische
Strassenbahn, A.G
(LES)
I 1940 - VII 1944

Elektrische
Strassenbahn Getto
IX 1941 - VIII 1944

Konsorcjum
Łódzko-Zgierskie
i Łódzko-Pabianickie
Wąskotorowe Koleje
Podjazdowe
I 1899 - VII 1908

Towarzystwo
Łódzkich Wąskotorowych
Elektrycznych
Kolei Dojazdowych
VII 1908 - I 1915

Lodzer
Elektrische
Zufuhrbahnen
I 1915 - XI 191

Towarzystwo Łódzkich
Wąskotorowych
Elektrycznych
Kolei Dojazdowych
XI 1918 - XII 1930

Łódzkie
Wąskotorowe
Elektryczne
Koleje Dojazdowe
Sp. Akc.
XII 1930 - XII 1939

Litzmannstädter
Schmalspurige
Elektrische
Zufuhrbahn, A.G.
(LSEZ)
I 1940 - I 1941

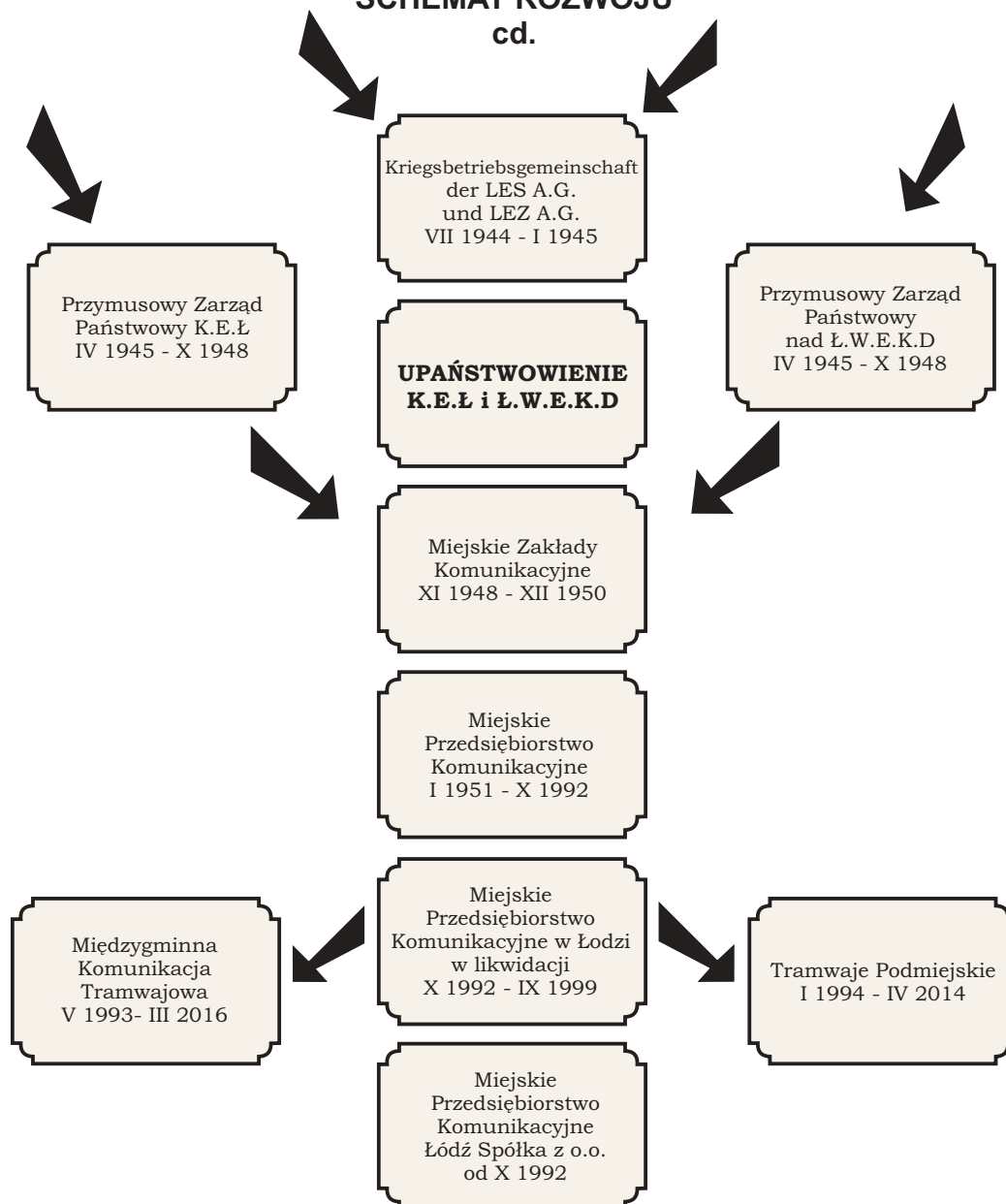
Litzmannstädter
Elektrische
Zufuhrbahnen
A.G. (LEZ)
I 1941 - VII 1944

SCHEMAT ROZWOJU

Kolei Elektrycznej Łódzkiej
oraz
Łódzko-Zgierskich i Łódzko-Pabianickich
Wąskotorowych Kolei Podjazdowych



SCHEMAT ROZWOJU cd.



Prawa i obowiązki Koncesjonariuszów Kolei Elektrycznej Łódź - Żgierz i Łódź - Pabjanice.

Koncesjonariusze obowiązani są:

A. Przed rozpoczęciem budowy:

Według Koncesyi:

- 1. Wnieść do Banku Państwa kaucyę - 30000 rubli przed upływem 6 miesięcy po Najwyższem zatwierdzeniu warunków Koncesyi (§6).*
- 2. Uzyskać zatwierdzenie przez Ministra Komunikacji Technicznych warunków i Technicznych projektów nowych Torów, - bez czego nie można zacząć budowy (§4). -*
- 3. Zadać naznaczenia Inspekcji do Ministra Komunikacji (§8). -*
- 4. Zawiadomić Ministra Komunikacji, czy Koncesjonariusze sami będą zawiadywać budową, czy naznaczyć do tego odpowiednią osobę - z zezwolenia Ministra Komunikacji (§7). -*

B. W czasie budowy

a. Według warunków Koncesyi:

- 5. Zająć bezpłatnie bocanicę szosy Państwowej, na warunkach, jakie będą określone przez Ministra Komunikacji (§2). -*
- 6. Wypłacie przedmioty potrzebne do budowy nabywać w Kraju i z miejscowych materiałów. Pielny, wagony, elektryczne urządzenia i maszyny mogą być nabywane za granicą za specjalnem zezwoleniem Ministrowi*

Aneks 1

Sygn. 16, karty 69-70
w zespole akt Łódzkie
Wąskotorowe Elektryczne
Koleje Dojazdowe Spółka
Akcyjna 1898-1948
(ze zbiorów Archiwum
Państwowego w Łodzi)

Komunikacji i Finansów (§3). –

7. Budować Drogi według zatwierdzonych Technicznych warunków i projektów (§4). –

8. Urządzić widoków linii telegraf lub telefon i dozwolić Rządowi przypieszać Druty rządowego telegrafu do słupów Drogi, ^{obowiązuje} również dać bezpłatnie pomieszczenie na stacjach dla telegrafu rządowego, a dla personelu poczty i telegrafów za umówioną kwotę (§5). –

Rozmiar² 9. Płacić Rządowi należność za utrzymanie Inspekcji od Ministerjum Komunikacji i Kandydatskiej Policji (§8).

10. Przy końcu budowy prosić Ministra Komunikacji o naznaczenie Komisji odbiorczej, której winny być przedstawione: wykonawcze techniczne projekty i zarzysy projektowanej organizacji Zarządu Drog i Konserwacji i utrzymania Drog (§9). –

11. Przed otwarciem Drog przedstawić na zatwierdzenie Ministra Komunikacji: a) maksymalną prędkość wagonów – i b) ilość i skład pociągów, mających być w ruchu na Drogiach (§10). –

12. Ułożyć szczególne taryfy na przewóz osób, bagażu i towarów (§11) według norm wymienionych w §§ 15-20 Koncessyi.

13. Przedstawić na zatwierdzenie Ministra Komunikacji osobę, która ma zawiadywać eksploatacją (Zarządzającego). –

14. Personel służbowy wybrać z osób władających dobrze russkim językiem. (§§ 8 i 11). –

6. Na mocy specjalnych warunków postawionych przez
Ministerium Komunikacji:

1. Zabrukować z jednej strony szosy pas szerokości 1^{go} sążnia na całej długości tak aby bruk szosy miał szerokość 4^{ch} sążnia. Oprócz tego zabrukować na nowo 400 sażenów szosy Pabjanickiej; kamień polny dotychczas był postawiony przez Koncessjonaryuszów na ich koszt (S1).
2. Przy budowie toru urządzić podłużne i poprzeczne, co 5 sążni, roztor oddzielne od szosy oddzielnie stojącymi kamieniami w odległości co 2 sążnie każdy (S2).
3. Od strony toru mosty na muryowanych przeczółtkach przebudować jest rozszerzyć przyczółki na 0,9 sążnia, a drewniane mosty rozszerzyć na 1 sażen od strony toru. Kamienne rury (na uciek) przebudować dając im silniejszą konstrukcję (S4). Roki rowów, rozjazdach i w innych miejscach, gdzie okaże się tego potrzeba wykopować lub pokryć darnią (S5).
4. Przejazdy przez tor kolei pokryć 3^o deskami i ułożyć kontr-rele zjazdów z nich wybrukować. (S6).
5. Drzewa stojące w kierunku projektowanej Drogi wyrębować i ułożyć na wskazanych miejscach; zamiast nich posadzić młode Drzewa na miejscach wskazanych przez zwierzchność szosy (S7).
6. Jeżeli okaże się konieczność przebudować mosty i rury, ze zmi-

ich konstrukcyi, to Koncessyonaryusze muszą przyjąć udział w tych rozrachunkach, wskutek zastosowania tej przebudowy do potrzeb Porogi (§10). —

7. Miejsca robót i składy materiałów potrzebnych do budowy ogra-
dzać i nocną porą oświetlać latarkami, w szczególności przy
mostach i rurach (§11).

Nie można urządzać na kocznicach szosy składów materia-
łów i innych przedmiotów (§16). —

8. Stupy telegrafu i telefonów mogą być przedstawiane po otrzymaniu
na to zezwolenia odnośnej Władzy (§17). —

9. Wszelkie prawne żądania które będą pochodzić od Warszawskiego
Okręgu Komunikacji, Koncessyonaryusze obowiązani są
bezspornie wypełniać (§19). —



Aneks 2

Fragmenty sprawozdań
finansowych ŁWEKD
z lat 1909–1939
(ze zbiorów Muzeum
Komunikacji Miejskiej
MPK w Łodzi)

Личный составъ Правленія Общества.

Правленіе Общества:

Д-ръ Альфредъ Робертовичъ Бидерманъ, Предсѣдатель
Генрихъ Людовиковичъ Громанъ
Эдуардъ Эдуардовичъ Гербстъ
Юліусъ Юліусовичъ баронъ Гейнцель
Карлъ Карловичъ Шейблеръ.

Кандидаты:

Зенонъ Карловичъ Аништадтъ
Станиславъ Адольфовичъ Лоренцъ
Теодоръ Карловичъ Мейергофъ.

Ревизіонная коммисія:

Адольфъ Даубе
Робертъ Швейкертъ
Юзефъ Витковскій.



Приходъ.

I. Выручено отъ продажи пассажирскихъ билетовъ:	
а) съ пути „Лодзь-Эгержъ“	Руб. 183 038.53
б) съ пути „Лодзь-Пабяницъ“	194 917.83
II. Разныя статьи прихода	730.49
III. Остатокъ прибыли съ 1908 г.	683.11
Итого по приходу.	Руб. 379 369.96

Расходъ.

I. Центральное правленіе путями.	Руб. 12 600 —
II. Управленіе путями	52 781.14
III. Содержаніе центральныхъ станцій	57 001.61
IV. „ подвижного состава	18 047.50
V. „ рельсового полотна	24 825.02
VI. „ сѣти электрическихъ проводовъ	4 769.77
VII. „ службы движенія	44 163.37
VIII. Страхованіе	12 464.49
IX. Вносы въ сберегательно-вспомогательную кассу служащихъ	2 654.10
Проценты по обязательствамъ	10 702.83
Государственный сборъ	23 079.54
Итого по расходу	Руб. 263 089.37
Чистый доходъ	Руб. 116 280.59

Изъ суммъ чистаго дохода отчислено:

2% на запасный капиталъ, согласно § 26 Устава	Руб. 2 325.62
но проценты и погашеніе по облигаціямъ	53 860.— 56 185.62
Получено чистой прибыли	Руб. 60 094.97

Директоръ-Инженеръ: В. Герлицъ.

Бухгалтеръ: Э. Махеръ.



Мѣсячныя данныя съ каждой линіи
за 1909 годъ.

Мѣсяцъ	Число вагоновъ			Вырученность про- дажи билетовъ		Перевезено пассажировъ	Доходъ съ вагоновъ рѣченъ пра- вила въ отнѣшеніи %
	моторныхъ	прицепн.	Итого	Руб.	Коп.		
Л И Н І Я Л О Д Ъ — З Г Е Р Ж Ъ							
Январь	26 364	10 631	36 995	10 454	62	114 053	31,2
Февраль	23 689	12 028	35 717	9 432	10	102 922	29,7
Мартъ	28 291	16 903	45 194	12 701	95	140 107	32,1
Апрѣль	25 646	18 806	44 452	13 339	11	148 643	34,9
Май	29 203	21 497	50 700	18 031	21	203 950	41,4
Іюнь	26 481	21 700	48 181	16 600	95	194 532	40,5
Іюль	27 167	22 324	49 491	18 333	88	202 173	43,6
Августъ	27 823	21 957	49 780	19 833	63	193 037	46,7
Сентябрь	25 904	15 311	41 215	15 257	16	144 050	42,2
Октябрь	27 121	18 642	45 763	15 534	09	145 627	39,2
Ноябрь	26 161	16 376	42 537	13 970	73	129 585	37,7
Декабрь	27 019	17 635	44 654	14 667	60	135 654	37,8
Итого	320 869	213 810	534 679	178 157	03	1 854 333	38,4
Л И Н І Я Л О Д Ъ — П А В І Я Н И Ц Е							
Январь	29 178	16 446	45 624	10 974	20	100 815	27,3
Февраль	25 865	15 175	41 040	10 216	68	93 997	28,4
Мартъ	32 306	22 170	54 476	13 921	34	129 111	29,5
Апрѣль	29 946	22 229	52 175	14 373	88	134 008	32,1
Май	32 942	28 066	61 008	18 729	69	184 621	36,2
Іюнь	31 157	29 952	61 109	17 619	07	177 124	34,4
Іюль	31 036	29 696	60 732	18 723	81	178 186	36,8
Августъ	32 932	29 746	62 678	21 984	39	183 075	41,7
Сентябрь	30 228	17 940	48 168	16 114	47	130 161	38,2
Октябрь	29 007	21 150	50 157	16 898	58	130 530	39,2
Ноябрь	29 810	20 343	50 153	14 515	23	111 639	33,5
Декабрь	29 135	22 757	51 892	15 798	99	119 331	35,6
Итого	363 542	275 670	639 212	189 870	33	1 672 598	34,6
Общій итогъ . .	684 411	489 480	1 173 891	368 027	36	3 526 931	36,4



AKTIEN GESELLSCHAFT
der LODZER ELEKTRISCHEN ZUFUHRBAHNEN.

8^{ter} Rechenschaftsbericht für das Jahr 1915.



LODZ,

Druck von J. Szczesniowski .-. Lodz, Petrikauer-Str. № 118.

1916.

Die Verwaltung der Gesellschaft.

Mitglieder der Verwaltung:

Dr. Alfred Biedermann, Präses
Heinrich Grohmann
Eduard Herbst
Julius Baron Heinzel
Karl v. Scheibler.

Kandidaten:

Stanislaus Lorenz
Theodor Meierhoff
Wiesław v. Gerlicz.

Revisions-Kommission:

Karl Wilhelm v. Scheibler
Ernst Weber
Isidor Zand.



Bericht der Verwaltung

für das Jahr 1915.

Das achte Exploitationsjahr der Akt. Ges. der Lodzer Elektrischen Zufuhrbahnen umfasst die Zeit vom 1. Januar 1915 bis 31. Dezember 1915.

Die Einnahmen der einzelnen Linien stellen sich im Verhältnis zum Vorjahre 1914 wie folgt:

1. Die Einnahmen des Jahres 1914 von der Linie „Lodz-Zgierz“ betragen	Rbl. 155,324.47 Kop.
„ „ „ „ 1915 „ „ „ „ „ „ „ „	„ 149,479.88 „
Die Einnahmen verringerten sich um 3,76%, das ist um	Rbl. 5,844.59 Kop.
2. Die Einnahmen des Jahres 1914 von der Linie „Lodz-Pabianice“ betragen	Rbl. 207,903.03 Kop.
„ „ „ „ 1915 „ „ „ „ „ „ „ „	„ 163,934.64 „
Die Einnahmen verringerten sich um 21,15%, das ist um	Rbl. 43,968.39 Kop.
3. Die Einnahmen des Jahres 1914 von der Linie „Lodz-Alexandrow“ betragen	Rbl. 81,199.64 Kop.
„ „ „ „ 1915 „ „ „ „ „ „ „ „	„ 90,179.49 „
Die Einnahmen vergrösserten sich um 11,06%, das ist um	Rbl. 8,979.85 Kop.
4. Die Einnahmen des Jahres 1914 von der Linie „Lodz-Konstantinow“ betragen	Rbl. 63,388.16 Kop.
„ „ „ „ 1915 „ „ „ „ „ „ „ „	„ 66,963.07 „
Die Einnahmen vergrösserten sich um 5,64%, das ist um	Rbl. 3,574.91 Kop.

Die Gesamtausgaben der Exploitation pro Werst betragen:

im Jahre 1913	Rbl. 6,841.57 Kop.
„ „ 1914	„ 6,821.87 „
„ „ 1915	„ 7,497.92 „

so dass der Exploitationskoeffizient beträgt:

im Jahre 1913	Rbl. 62,75%
„ „ 1914	„ 73,81%
„ „ 1915	„ 88,72%

Der vorliegende Bericht enthält:

1. Uebersicht der Jahresschluss-Bilanz per 1. Januar 1916.
2. Bilanz per 1. Januar 1916.
3. Beilage № 1 zur Bilanz (Bahnkosten-Konto).
4. Beilage № 2 zur Bilanz (Rollendes Material).

Den Gewinn für das Jahr 1915 im Betrage von Rbl. 53,486.75 Kop.

wurde bestimmt in folgender Weise zu verteilen:

- a) 2% für das Reservekapital, gemäss §§ 26 u. 28
des Statuts der Gesellschaft. Rbl. 1,069.74 Kop.
- b) Tilgung und Zinsen von Obligationen, gemäss
§ 28 des Statuts der Gesellschaft. „ 57,922.50 „
- c) Amortisation des Aktienkapitals, gemäss §§ 23
u. 28 des Statuts der Gesellschaft. „ 15,471.84 „ Rbl. 74,464.08 Kop.

Der Verlust für das Jahr 1915 Rbl. 20,977.33 Kop.

wurde beschlossen aus dem Ueberschusse des Jahres
1914 in der Höhe von Rbl. 21,582.66 Kop. zu
decken und den Rest von Rbl. 605.33 Kop. auf die
Rechnung des Jahres 1916 vorzutragen.

Die VERWALTUNG der GESELLSCHAFT:

Dr. A. Biedermann
H. Grohmann
E. Herbst
J. Baron Heinzel
K. v. Scheibler.



Beilage № 1 zur Bilanz.

Zu den Konten № 1 der Aktiva und Passiva.

BAHNKOSTEN-KONTO	Rbl.	Kop.
Kosten der Bahn per 1. Januar des Geschäftsjahres:		
Baukosten der Zufuhrbahnen „Lodz-Zgierz“ und „Lodz-Pabianice“, gemäss des am 25. Februar 1909 bestätigten Kostenanschlags	997,200	—
Baukosten der Zufuhrbahn „Lodz-Aleksandrow“, gemäss Kostenanschlag № 1	334,755	—
Baukosten der Zufuhrbahn „Lodz-Konstantinow“, gemäss Kostenanschlag № 2	260,069	—
Baukosten der Zufuhrbahn „Lodz-Ruda-Pabianicka“, gemäss Kostenanschlag № 3	73,987	—
Kosten der Verlängerung der Zufuhrbahn „Lodz-Pabianice“, gemäss Kostenanschlag № 4	24,909	—
Druckkosten der Actien und Obligationen	9,280	—
Kosten des Umbaus der Linie „Lodz-Pabianice“, gemäss Kostenanschlag № 5	52,015	63
Kosten des Umbaus der Linie „Lodz-Zgierz“, gemäss Kostenanschlag № 6	118,677	87
Kosten des Ergänzungskostenanschlags № 7 betr. den Bau der Zufuhrbahnen „Lodz-Konstantinow“ und „Lodz-Aleksandrow“	34,206	—
Kosten der Erweiterung der Linie „Lodz-Zgierz“, gemäss Kostenanschlag № 8	328,840	—
Kosten der Erweiterung der Linie „Lodz-Pabianice“, gemäss Kostenanschlag № 9	174,070	—
	2,408,009	50



223/44h

TOWARZYSTWO AKCYJNE
ŁÓDZKICH WĄZKOTOROWYCH ELEKTRYCZNYCH
KOLEI DOJAZDOWYCH.

11-te SPRAWOZDANIE
za 1918 rok.



Izba Tradycji
Komunikacji Miejskiej w Łodzi
W inwentarzu 476

ZGIERZ.
ZAKŁAD DUKARSKO-LITOGRAFICZNY M. NOWICKI S-ka
1919.

Zarząd Towarzystwa.

Członkowie Zarządu:

Dr. Alfred Biedermann, Prezes, ✓
Henryk Grohmann, ✕
Juljusz baron Heinzel,
Karol Scheibler, ✓
Stanisław Lorentz.

Kandydaci:

Jerzy Scheibler,
Teodor Meyerhoff,
Wiesław Gerlicz. ✕

Komisja Rewizyjna:

Karol Wilhelm Scheibler,
Ernst Weber,
Izydor Zand.



Stan czynny.

[illegible]

Dane statystyczne o ruchu i dochodach za 1918 rok.

Wagonodni:		
wagonów motorowych	5 723	
wagonów doczepnych	12 109	17 832
Parowozodni		364
Wagonokilometrów:		
wagonów motorowych	1 163 889	
wagonów doczepnych	1 500 684	2 673 573
Parowozokilometrów		41 352
Ogólna ilość miejsc w wagonach		16 377 952
Sprzedano biletów pasażerskich jednorazowych	13 908 844	
Sprzedano kwitów bagażowych	723 337	14 632 181
Dochód osiągnięty ze sprzedaży biletów: abonamentowych, jednorazowych i bagażowych (po potrąceniu podatków: skarb., miejsk. i gmin.)		3 666 117 81
Wpłacono do kas: skarbowej, miejskich i gminnych podatków od jednorazowych i abonamentowych biletów		535 311.15
Ilość kilowatogodzin wysokiego napięcia z E. Ł.		1 194 572
Ilość kilowatogodzin niskiego napięcia		1 362 301
Ilość godzin maszyn: przetworni		28 174
Ilość godzin maszyn: parowych lokomobil		7 016
Dochód na kilometr linii z ruchu osobowego		58.92
Dochód z wagonokilometru z ruchu osobowego		1.37
Dochód na wagonodzień z motorowych wagonów		64.1
Dochód na wagonodzień z doczepnych wagonów		30.3
Napełnienie wagonów, czyli ilość pasażerów w stosunku do ilości miejsc w wagonach, mianowicie:		
na linii „Łódź—Zgierz“	71.7%	
„ „ „Łódź—Aleksandrów“	1.07 %	
„ „ „Łódź—Pabianice“	89.1%	
„ „ „Łódź—Ruda-P.“	60 %	
„ „ „Ruda-P.—Rzgów—Tuszyn—Kruszew“	1.18 %	
„ „ „Łódź—Konstantynów“	1.34 %	



Miesięczne dane z każdej linii za 1918 rok.

Miesiąc	Ilość wagonokilometrów			Dochód ze sprzedaży biletów po potrąceniu podatków		Przewie- żono pasażerów	Dochód netto z wa- gono-kilo- metru
	Motorowych	Dodatkw.	Razem	Marki	fen		
Linja Łódź — Zgierz							
Styczeń	23782	23312	47074	56124	34	248776	1.19
Luty	21324	27160	48480	59437	27	264434	1.22
Marzec	26824	32764	59588	77525	35	341255	1.30
Kwiecień	29519	38742	68261	80827	12	363716	1.16
Maj	32448	43538	75986	92839	45	426444	1.22
Czerwiec	32735	44278	77013	92581	21	421616	1.20
Lipiec	34287	46226	80513	97295	81	400442	1.20
Sierpień	33567	45416	78983	101600	83	401269	1.28
Wrzesień	31599	42498	74097	97523	20	385099	1.31
Październik	31391	41156	72547	84499	87	367118	1.30
Listopad	30451	33984	64435	76259	91	294099	1.18
Grudzień	32007	27578	59585	91604	76	257347	1.53
	359914	448648	806562	1018119	13	4171725	1.26
Linja Łódź — Aleksandrów							
Styczeń	17129	16154	33283	38950	95	148417	1.17
Luty	16688	19334	36022	35966	99	142709	0.90
Marzec	19458	21964	41417	47502	30	188129	1.14
Kwiecień	19072	23036	42108	49517	20	204388	1.17
Maj	19835	25786	45621	57658	14	243247	1.26
Czerwiec	19359	25024	44383	58961	95	255647	1.32
Lipiec	20455	27344	47799	73633	36	298576	1.54
Sierpień	20395	26874	47269	72488	80	282429	1.53
Wrzesień	19953	24656	43611	66140	55	252262	1.51
Październik	19358	25024	44382	60604	19	226264	1.36
Listopad	18536	20064	38600	50318	35	180963	1.30
Grudzień	18321	17394	35715	64146	67	162545	1.70
	227554	272656	500210	675899	45	2585477	1.35
Linja Łódź — Pabianice							
Styczeń	19439	22572	42011	43803	96	176559	1.04
Luty	18404	22516	40920	43199	57	175388	1.05
Marzec	27478	31184	58662	67545	97	274254	1.15
Kwiecień	29195	34356	63551	76681	59	316870	1.20
Maj	30146	36532	66678	80602	59	338336	1.20
Czerwiec	30571	37084	67655	79019	64	330648	1.16
Lipiec	30962	38724	69686	86712	80	335437	1.24
Sierpień	30706	37404	68110	89225	55	325465	1.31
Wrzesień	29756	34250	64006	82870	59	301051	1.29
Październik	30767	36524	67291	79329	46	288585	1.18
Listopad	29536	31538	61074	68210	72	245825	1.11
Grudzień	29135	32706	61841	93948	42	231981	1.51
	338095	395370	731465	891150	88	3340499	1.21

ŁÓDZKIE WĄSKOTOROWE
ELEKTRYCZNE KOLEJE DOJAZDOWE, SPÓŁKA AKCYJNA

29-te SPRAWOZDANIE

ZA 1936 ROK.

ZAKŁAD Drukarsko-Introligatorski
M. NOWICKI w ZGIERZU

Rada Nadzorcza:

Henryk Grohman, Prezes,
Dr. Alfred Biedermann, jun.,
Otton Eisenbraun,
Leon Herbst,
Egon Scheibler

Zarząd:

† Dr. Alfred Biedermann, sen.,
Karol Geyer,
Jerzy Scheibler.

Komisja Rewizyjna:

Tadeusz Baniewicz,
Karol Herbst,
Antoni Kostanecki,
Bronisław Micheliś,
Ludwik Radke.

Dyrekcja:

Dyrektor Zarządzający:
Stanisław Wrede.

Prokurent:
Adam Pogorzelski.



Dane statystyczne za 1936 rok.

Wozokilometry:		
silnikowe	.	2.939.000
doczepne	.	1.706.184
Ilość przewiezionych pasażerów	.	15.471.976
Ilość pasażerokilometrów	.	81.013.146
Ilość przewiezionych pasażerów na 1 km sieci eksploatacyjnej	.	192,300
" " " na 1 wozokilometr	.	3,80
Ilość przewiezionych towarów	.	15.189,47 tonn
Wpływy z przewozu pasażerów	.	zł 4.175.156,70
" " bagażów	.	" 18.808,60
" " towarów	.	" 32.804,64
" " poczty	.	" 1.107,00
	Razem	zł 4.227.876,94
Wpływ na 1 kilometr sieci eksploatacyjnej	.	zł 52.500,00
" " 1 wozokilometr	.	" 1,03
Napełnienie wozów:		
na linii Łódź—Zgierz—Ozorków	.	42 ² / ₃
" " Łódź—Aleksandrów	.	44 ² / ₃
" " Łódź—Konstantynów—Lutomiersk	.	24 ² / ₃
" " Łódź—Pabianice	.	47 ² / ₃
" " Łódź—Ruda Pabianicka—Tuszyn	.	33 ² / ₃
	średnio	38 ² / ₃
Ilość zużytej energii w kilowatt-godzinach (prąd zmienny wysokiego napięcia) dla trakcji		
na linii Łódź—Zgierz—Ozorków	.	1.210.915
" " Łódź—Aleksandrów	.	687.232
" " Łódź—Konstantynów—Lutomiersk	.	362.860
" " Łódź—Pabianice	.	920.934
" " Łódź—Ruda Pabianicka—Tuszyn	.	776.634
	Razem	3.958.575



— 15 —

Miesięczne dane statystyczne z każdej linii za 1936 rok

M I E S I Ą C	Ilość wozokilometrów		Ilość prze- wiezionych pasażerów	Wpływy ze sprzedaży biletów, z przewozu towarów i poczty		Wpływ z 1 wozo- kilometra
	Silnikowe	Doczepne		zł	gr	
Łódź — Pabianice						
Styczeń	52 757	24 384	259 926	87 125	75	1,26
Luty	49 467	21 314	253 410	82 557	15	1,29
Marzec	52 778	27 453	276 827	93 465	40	1,31
Kwiecień	51 190	32 283	285 367	93 482	70	1,28
Maj	52 938	34 383	308 544	101 332	55	1,33
Czerwiec	51 048	37 379	297 532	100 599	00	1,32
Lipiec	52 595	33 521	272 949	85 985	95	1,14
Sierpień	53 132	37 628	311 738	97 363	10	1,24
Wrzesień	51 216	37 611	326 898	100 420	55	1,31
Październik	53 050	42 477	343 198	112 857	93	1,38
Listopad	51 636	44 966	332 603	101 943	04	1,25
Grudzień	53 414	43 367	330 508	99 952	35	1,21
Razem	625 219	416 766	3 599 500	1 157 085	47	1,28
Łódź — Ruda — Tuszyn						
Styczeń	43 882	14 423	163 534	39 203	60	0,73
Luty	41 091	12 404	159 296	39 254	60	0,79
Marzec	44 151	15 121	176 006	50 097	11	0,92
Kwiecień	42 870	15 194	182 115	48 737	03	0,92
Maj	45 886	24 622	224 053	62 900	80	1,01
Czerwiec	54 487	33 406	240 502	80 926	45	1,05
Lipiec	55 563	35 197	232 475	86 283	50	1,09
Sierpień	59 795	39 619	244 974	84 959	83	0,98
Wrzesień	53 384	22 360	204 910	53 037	55	0,77
Październik	55 176	21 666	195 047	47 072	40	0,67
Listopad	40 951	20 152	180 499	43 853	25	0,80
Grudzień	42 457	18 250	177 877	42 143	90	0,77
Razem	579 703	272 414	2 381 378	678 470	02	0,89
Ogółem	2 939 000	1 706 184	15 471 976	4 227 876	94	1,03



— 16 —

Miesięczne dane statystyczne za 1936 rok
Komunikacja autobusowa

M I E S I Ą C	Wozo- kilometry	Ilość prze- wiezionych pasażerów	Wpływy ze sprzedaży biletów		Wpływ z 1 wozo- kilometra
			zł	gr	
Łódź — Łask — Sieradz					
Styczeń	21 208	6 678	8 874	40	0,41
Luty	19 756	5 898	7 651	35	0,39
Marzec	21 087	6 657	8 521	45	0,40
Kwiecień	20 652	7 035	9 176	30	0,44
Maj	21 806	8 542	10 748	75	0,49
Czerwiec	22 373	11 240	14 362	60	0,64
Lipiec	21 950	11 268	13 037	20	0,59
Sierpień	23 714	14 420	15 117	55	0,63
Wrzesień	22 525	10 339	10 188	05	0,45
Październik	23 565	9 170	9 440	15	0,40
Listopad	20 431	8 631	8 944	70	0,43
Grudzień	25 252	9 828	11 678	85	0,46
Razem	264 319	109 806	127 741	35	0,48

Ilość przewiezionych pasażerów na 1 km. trasy 1770
 „ „ „ „ „ 1 wozokilometr 0,41
 Wpływ na 1 kilometr trasy zł 2060.—
 „ „ „ 1 wozokilometr „ 0,48
 Napelnienie wozów 25%



**LITZMANNSTÄDTER
SCHMALSPURIGE ELEKTRISCHE ZUFUHRBAHNEN
Aktiengesellschaft**

1939

32. Rechenschaftsbericht

Izba Tłoczył
Komunikacji Miejskiej w Łodzi
W inwestycjach... K/98

Aufsichtsrat:

Leo Herbst, Vorsitzender,
Dr. Karl Herbst,
Otto Eisenbraun,
Hans Georg von Kramsta,
Robert Arno Biedermann,
Dr. Walter Kindermann.

Vorstand:

Dr. Alfred Biedermann Vorsitzender,
Georg von Scheibler.

Leitender Direktor:

Dipl. Ing. Alexander Stentzel

Prokurist:

Otto Helmichshaus



Statistik für 1939

Bahnverkehr:

Wagenkilometer:		
der Triebwagen	.	2.666.299
der Anhänger	.	2.329.779
Anzahl der beförderten Fahrgäste	.	17.452.786
Fahrgastkilometer	.	99.458.389
Fahrgäste pro 1 km. Bahnnetz	.	217.000
" " 1 Wagenkilometer	.	4,14
Beförderte Güter in Tonnen	.	952.600
Einnahmen aus dem Fahrgastverkehr	Zl.	5.055.554,62
" " Güterverkehr	"	3.188,74
" " der Postbeförderung	"	623,20
	Zusammen	Zl. 5.059.366,56
Einnahme pro 1 km. Bahnnetz	Zl.	62.900,00
" " 1 Wagenkilometer	"	1,20

Frequenz der Strecken:

Litzmannstadt — Zgierz — Osorkow	48%
" — Alexandrow	51%
" — Konstantynow — Lutomiersk	36%
" — Pabianice	55%
" — Erzhausen — Tuschin	41%
	durchschnittlich 47%

Stromverbrauch in Kilowattstunden (Wechselstrom - Hochspannung)

Litzmannstadt — Zgierz — Osorkow	1.273.194
" — Alexandrow	661.605
" — Konstantynow — Lutomiersk	367.886
" — Pabianice	939.713
" — Erzhausen — Tuschin	748.683
	Zusammen 3.991.081

Autobusverkehr:

Wagenkilometer	727.265
Anzahl der beförderten Fahrgäste	462.315
Fahrgastkilometer	7.742.202
Anzahl der Fahrgäste pro 1 km. Streckennetz	2.277
" " 1 Wagenkilometer	0,64
Einnahmen aus dem Fahrgastverkehr	Zl. 512.187,75
" " der Gepäckbeförderung	3.113,80
" " Postbeförderung	848,70
	Zusammen 516.150,25
Einnahme pro 1 km. Streckennetz	Zl. 2543,00
" " 1 Wagenkilometer	0,71
Frequenz der Strecken	durchschnittlich 42%



- 14 -

Statistik der einzelnen Bahnstrecken für 1939

M O N A T	Wagenkilometer		Beförđerte Fahrgäste	Einnahmen aus Fahrgast- und Güterverkehr sowie Postbeförderung		Einnahme pro Wagenkilo- meter
	der Triebwagen	der Anhänger		Zl.	Gr.	
Litzmannstadt — Pabianice						
Januar	53 937	39 548	353 705	100 114	70	1,25
Februar	49 110	38 799	344 142	94 700	55	1,26
März	54 591	47 030	397 267	108 668	30	1,26
April	52 894	44 279	371 000	104 347	10	1,26
Mai	55 296	47 276	382 013	107 211	45	1,24
Juni	53 077	46 246	352 290	100 253	65	1,19
Juli	55 517	49 579	398 183	98 360	60	1,11
August	55 636	48 413	351 072	101 023	80	1,15
September	25 281	14 764	183 478	72 845	45	2,07
Oktober	35 225	56 219	339 091	153 348	90	2,11
November	39 074	66 325	351 938	135 511	65	1,63
Dezember	41 366	65 492	371 235	134 701	30	1,58
Zusammen	571 005	563 970	4 135 414	1 311 087	45	1,38
Litzmannstadt — Erzhausen — Tuschin						
Januar	37 799	21 146	196 740	43 310	05	0,83
Februar	34 479	20 992	199 142	42 535	90	0,88
März	38 260	24 476	229 322	48 539	70	0,89
April	37 038	25 016	230 759	52 789	45	0,98
Mai	51 975	32 240	251 267	65 734	90	0,89
Juni	60 419	41 220	274 175	84 660	15	0,96
Juli	62 595	49 792	278 903	96 512	55	1,01
August	62 331	45 520	279 304	90 383	55	0,98
September	25 079	9 225	137 357	50 868	60	1,63
Oktober	31 916	40 421	231 013	85 579	80	1,47
November	31 299	41 883	191 001	65 437	35	1,10
Dezember	31 275	35 727	205 226	70 787	30	1,28
Zusammen	504 466	387 658	2 704 229	798 239	30	1,05
Insgesamt	2 665 299	2 329 779	17 452 786	5 059 366	56	1,20



Statistik der einzelnen Autobusstrecken für 1939

M O N A T	Wagen- kilometer	Beförperte Fahrgäste	Einnahmen aus Fahrgastverkehr Gepäck- und Post- beförderung		Einnahme pro 1 Wagenkilo- meter
			Zl.	Gr.	
Litzmannstadt—Lask—Sieradz					
Januar	26 494	13 465	12 195	65	0,46
Februar	23 915	13 073	11 573	25	0,48
März	26 816	14 268	12 996	30	0,48
April	25 825	15 133	13 963	85	0,54
Mai	27 189	16 441	15 280	40	0,56
Juni	27 981	17 920	17 093	30	0,61
Juli	34 743	21 236	21 076	10	0,61
August	34 999	24 159	24 652	95	0,70
September	1 251	1 004	1 188	60	0,95
Oktober	—	—	—	—	—
November	—	—	—	—	—
Dezember	—	—	—	—	—
Zusammen	229 213	136 699	130 020	40	0,57
Litzmannstadt—Petrikau—Sulejow					
Januar	43 778	21 550	30 293	45	0,69
Februar	38 813	20 437	28 657	10	0,74
März	42 990	22 328	31 077	20	0,72
April	42 662	24 990	36 259	20	0,85
Mai	45 102	27 443	40 200	35	0,89
Juni	48 676	30 183	46 687	50	0,95
Juli	55 296	41 437	60 813	85	1,10
August	54 487	42 117	63 073	75	1,16
September	2 307	1 041	2 376	25	1,03
Oktober	—	—	—	—	—
November	—	—	—	—	—
Dezember	—	—	—	—	—
Zusammen	374 011	231 526	339 438	65	0,91
Petrikau—Wadlew—Schadek					
Januar	9 775	2 052	2 653	40	0,27
Februar	8 939	1 912	2 442	60	0,27
März	9 954	2 171	2 845	50	0,28
April	9 571	2 394	3 033	20	0,31
Mai	9 874	2 341	3 128	00	0,32
Juni	9 889	2 428	3 283	00	0,35
Juli	9 521	2 484	3 514	55	0,37
August	9 605	2 762	3 667	45	0,40
September	265	77	95	70	0,36
Oktober	—	—	—	—	—
November	—	—	—	—	—
Dezember	—	—	—	—	—
Zusammen	76 893	18 621	24 853	60	0,32



Aneks 3



1) Nazwa urzędu lub zakładu pracy
Tkalnia Mechaniczna
daw. B-cie MOLLER
Pabianice, ul. Kresowa 13/15

2) Nazwisko i imię posiadacza dowodu

Bonicki Paulina

3) Nazwa miejsca zamieszkania (adres)

Pabianice, ul. Lermontowa

4) Nazwa miejsca siedziby urzędu lub zakładu pracy

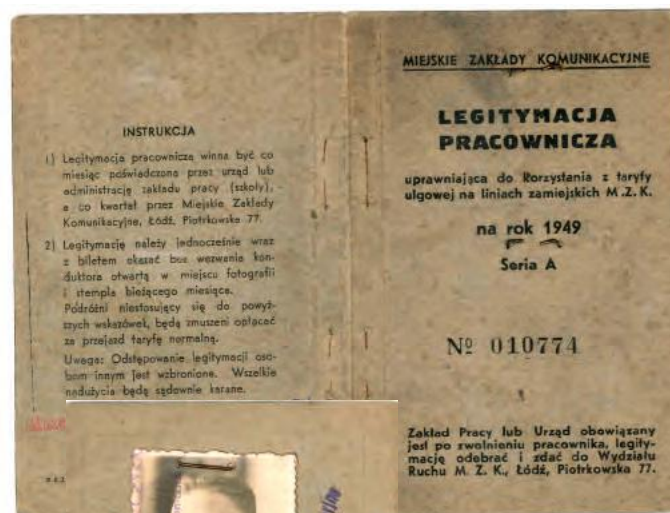
Pabianice, ul. Kresowa 13/15

5) Data wystawienia i termin ważności dowodu

1 sierpnia 1945

6) Podpis i pieczęć zakładu pracy
Tkalnia Mechaniczna
daw. B-cie MOLLER
Pabianice, ul. Kresowa 13/15

Wszystkie rubryki dowodu mają być wypełnione.



Ze zbiorów Muzeum Miasta Pabianic



Aneks 4

Okólniki na rok 1945,
sygn. 1430
w zespole akt Łódzkie
Wąskotorowe
Elektryczne Koleje
Dojazdowe Spółka
Akcyjna 1898-1948
(ze zbiorów Archiwum
Państwowego
w Łodzi)

Łódzkie Wąskotorowe
Elektryczne Koleje Dojazdowe
Państwowy Zarząd Przemysłowy
Ministerstwo Komunikacji

O k ł ó n i k Nr. 65/45.

Dentystka ob. I. Bosińska, zam. w Radzie Fabianickiej przy
ul. Staszica Nr. 110 upoważniona jest do udzielania zabiegów den-
tystycznych naszym pracownikom /bez rodzin/, w następującej cenie:

1/ plombowanie zębów bez leczenia za sumę	21.100.-
2/ plombowanie zębów z leczeniem krótkim	" 300.-
3/ plombowanie zębów z leczeniem długim	" 300.-
4/ usunięcie zęba za sumę	" 100.-
5/ usunięcie zęba z zastrzykiem zniecz.	" 150.-
6/ skomplikowane usunięcie zęba	" 250.-
7/ leczenie dziąseł i jamy ustnej	" 200.-
8/ usunięcie kamienia nazębnego	" 100.-

Nie podlegają niniejszej umowie roboty techniczne, a miano-
wicie: korony, mostki dostawki, oraz plombowanie materiałów innym
niż cement. Te zabiegi pracownik może otrzymać, ale całkowicie na
sвій koszt.

Pracownicy będą przyjmowani w godz. od 14 do 18-iej każdego
dnia w tygodniu oprócz soboty.

Każdy pracownik powinien otrzymać od swego zwierzchnika piś-
mienne skierowanie do dentysty. Po skończeniu zabiegu pracownik
wpłaca dentystce dwiema płatnościami, a na piśmieniowym skierowaniu
powinien swoim podpisem potwierdzić jaki zabieg był mu udzielony,
za jaką cenę i zostawić go u dentysty.-

Łódź, dnia 15 grudnia 1945 r.

Łódzkie Wąskotorowe
Elektryczne Koleje Dojazdowe
Państwowy Zarząd Przemysłowy
Ministerstwo Komunikacji

HP

[Signature]

Lódzkie Wąskotorowe
Elektryczne Koleje Dojazdowe
Państwowy Zarząd Przemysłowy
Ministerstwo Komunikacji

O k ł o n i k Nr. 63/45.

Podaje się do ogólnej wiadomości wszystkich Pracowników,
że w niedzielę

dnia 16 grudnia b.r.

odbędzie się losowanie paczek świątecznych na stacji Chocianowice.

Losowanie odbędzie się w godz. od 8.00 do 17.00, przyczem dla usprawnienia rozdania wyznacza się dla poszczególnych stacji następujące godziny:

dla prac.st.	Chocianowice	od 8.00 do 11.00
" "	" Helenówek	od 11.00 do 14.00
" "	" Brus i pozost.	od 14.00 do 17.00.

RADA ZAKŁADOWA
Łódzkich Wąskotorowych

Lódź, dnia 14 grudnia 1945 r. Elektryczne Koleje Dojazdowe

Konstanty

Lódzkie Wąskotorowe
Elektryczne Koleje Dojazdowe
Państwowy Zarząd Przemysłowy
Ministerstwo Komunikacji

J. Mary

Lódzkie Wąskotorowe
Elektryczne Koleje Dojazdowe

2, ul. Piotrkowska 147.

O k ł o n i k Nr. 82/45.

W sobotę, dnia 15 września b.r. od godz. 8.00 do 17.00 w świetlicy Pracowników Ł.W.K.E.D. w Chocianowicach odbędzie się po wtórnie losowanie premii w postaci paczek z artykułami.

ci, którzy nie zgłoszą się w tym ostatecznym terminie tracą prawo do losowania i tym samym nie otrzymają wspomnianej premii.

Lódzkie Wąskotorowe
Elektryczne Koleje Dojazdowe
Państwowy Zarząd Przemysłowy
Ministerstwo Komunikacji

Lódź, dnia 14 sierpnia 1945 r.



W ostatnich czasach coraz częściej zdarzają się wypadki, że pracownicy nasi zjawiają się do pracy pijani. Pomijając już stronę moralną tej sprawy, trzeba zaznaczyć, że obowiązkiem naszym pod groźbą odpowiedzialności sądowej jest obgryźć naszym państwem zagwarantowali przy przejeździe wagonami nie tylko wygodę, ale przede wszystkim bezpieczeństwo.

Tymczasem pijany motorowy, konduktor i inni swoim wyglądem i zachowaniem nie tylko kompromitują nasze powołanie i wzorowe przedsiębiorstwo, ale narażają na śmiałe powierzonych naszej opiece pasażerów.

Oprócz tego rozbijamy i niszczymy swój tabor, a materiały na naprawę niema i jeżeli tak będziemy dalej pracować, to brak będzie ugonów dla ruchu, co już jest bardzo odczuwalne.

[illegible]

ciągu i zahamował go pomimo sprzeciwu Hielickiego n.
Pociąg roboczy został przez innego motorowego doprowadzony
wraz z porządkową obsługą do Helenówki.

Wzrost zarobków do Helenówki.
Wzrost adreśsu się wypadki, że konduktorzy wskutek upicie
się nie biletożę pasażerów, obniżają nasze wpływy, a nasze lotnie
zrosły pianieją wyczerpały się. Z czego pokryjemy nasze zarobki?
Z czego pokryjemy nasze zarobki?

Dyrekcja przy poparciu delegatów naszych postanowiła wypełnić także zjawiska drogi, umieszczenie tych ludzi z naszego środowiska, którzy narażają naszych pasażerów na śmierć i kolektwo z nasze przedsięwzięcie doprowadzając do zupełnego upadku.

Nie bójmy się paść opinii, niech jedni na Zachód, gdzie jest
brak transzlacji i gdzie racjonalna praca odkupią swoje winy.

1/. brakowe go Henryka Bielickiego zwolnić ze służby, ponieważ miał już wiele upomnień,
2/. motorowemu Bogalskiemu Zygmuntowi odebrać prawo jazdy, postawić premii i przenieść go do pracy w kazińskich rezerwy w Helenówku,
3/. każdy pracownik nasz, który w stanie pijanym stanie do służby na liniach będzie zwolniony z pracy.

Uświadomiamy nieświadomym, że w stanie opilstwa nie odbudujemy Polski, a tylko zgubimy ją.

Łódzkie Waskotorowe
Elektryczne Koleje Dojazdowe
Państwowy Zarząd Przemysłu
Ministerstwo Komunikacji

Łódź, dnia 13 grudnia 1948 r.

RADA ZAKŁADOWA
Łódzkich Węskolarniowych
Elektrycznych i Innych Usługowych

K. G. G. G.



Lódzkie Wąskotorowe
Elektryczne Koleje Dojazdowe
Państwowy Zarząd Przemysłowy
Ministerstwo Komunikacji

O k ó ł n i k Nr. 58/45.

do wszystkich pracowników Ł.W.E.K.D.

Budowa gmachu nowej państwowości demokratycznej Polski wtedy może być poprowadzona należycie, gdy wszystkie cegły użyte do tej budowy będą odpowiadały wymaganiom, będą w najlepszym gatunku. Cegłami tymi przy budowie gmachu państwowości polskiej są wszyscy obywatele Rzeczypospolitej, a więc ich stan, ich poziom moralny i kulturalno-oświatowy stanowi o jakości materiału, a co za tem idzie o jakości budowy.

Podniesienie stanu kulturalno-oświatowego wszystkich obywateli, a przede wszystkim tych, którym warunki poprzednie nie pozwoliły uzyskać pierwszych stopni oświaty, którym nie była dana możliwość nauczania się czytania i pisania, jest pierwszą troską Rządu i wszystkich tych, którzy z Rządem chcą współpracować w odbudowie Państwa.

Powodowane tą ogólną tendencją władze Ł.W.E.K.D. przystąpiły na swoim terenie do akcji zwalczania analfabetyzmu, wychodząc z założenia, że o ile każdy komórka gospodarcza akcję tę u siebie przeprowadzi, obejmie to kraj całość i pomoże Rządowi w osiągnięciu zamierzonego celu.

Władze Ł.W.E.K.D. przystępując do tej akcji miały na widoku i dobro przedsiębiorstwa, gdyż pracownik niepiśmienny nie może należycie wykonywać swych obowiązków, nawet jeżeli to jest ciężka praca fizyczna, nie może również być członkiem wspólnoty danej jednostki gospodarczej w obecnych czasach, gdyż wiele zarządzeń ogłaszanych za pomocą okólników nie dociera do nich w całości. Miały również na widoku dobro swoich pracowników i pragnęły im dać możliwość kształcenia i rozwoju, by stali się oni naprawdę nie tylko pełnowartościowymi obywatelami państwa i pełnowartościowymi pracownikami.

Dbałość władz Ł.W.E.K.D. przedewszystkim o interes danych pracowników potrzebujących kształcenia wynika stąd, że przedsiębiorstwo nasze, będące obecnie pod przymusowym zarządem państwowym wkrótce zrównane będzie, w sprawie zatrudniania pracowników, z kolejami państwowymi, na których obywatele niepiśmienni nie będą mogli pracować. Dlatego też zostały u nas zorganizowane kursy w Chocianowicach, Helenówku i Brusie. Do prowadzenia kursów powołane zostały pierwszorzędne siły nauczycielskie, władze przedsiębiorstwa pokrywały wszelkie wydatki związane z kursami, kierownictwo zobowiązuje się w ciągu trzech miesięcy wszystkich niepiśmiennych nauczyć sztuki czytania i pisania. Zrobione jest więc wszystko, aby obecni pracownicy niepiśmienni mogli w warunkach, zezwalających im na dalszą pracę w przedsiębiorstwie, od nich w tym tylko zależy, by tymi pracownikami nadal pozostali. Wymaga się od nich zgłoszenia na kursy i regularnego uczęszczania, gdyż opuszczenie kursów utrudnia pracę i uniemożliwia szybkie i dobre ich zakończenie.

Wzywamy więc wszystkich niepiśmiennych do stawienia się na kursy i regularnego uczęszczania. Nie stosujący się do niniejszego wezwania, sami będą winni swemu losowi, gdyż wkrótce wszyscy niepiśmienni zostaną zwolnieni.

RADA ZAKŁADOWA
Lódzkich Wąskotorowych
Elektrycznych Kolei Dojazdowych

Lódzkie Wąskotorowe
Elektryczne Koleje Dojazdowe
Państwowy Zarząd Przemysłowy
Ministerstwo Komunikacji

Lódź, dnia 29.XI.1945 r.

[Podpis]

[Podpis]

Aneks 5

Wiktor Jarzyna to pasjonat modelarstwa, który wykonuje hobbystycznie między innymi modele starych tramwajów jeżdżących po Łodzi i okolicznych miastach. Modele w skali: 1:25 i 1:35 wykonane są w oparciu o zebrany materiał obejmujący opisy, ilustracje i rysunki techniczne.

Modele tramwajów Wiktora Jarzyny były kilkakrotnie pokazywane szerszej publiczności, m.in. na wystawie w Muzeum MPK przy ul. Wierzbowej w Łodzi i Muzeum Miasta Zgierza. Były także prezentowane w Muzeum Miasta Pabianic w 2014/2015 r. na wystawie „Przystanek Pabianice. Z historii miejskiej komunikacji”. Obecnie (w 2018 r.) można je oglądać w parafii jednego z kościołów Aleksandra Łódzkiego.

Na kolejnych stronach pokazujemy modele tramwajów, które związane były z komunikacją podmiejską i linią pabianicką.



Na fotografiach: Modele wagonu silnikowego GE-58 i doczepy GE-58
fot. Joanna Chmielecka, Aneta Adamczyk

Foto Joanna Chmielecka





Model wagonu silnikowego U-104
fot. Aneta Adamczyk



Model wagonu silnikowego U-104,
fot. Aneta Adamczyk



Model wagonu silnikowego
Herbrand U-107C, ok. 1955 r.
fot. Joanna Chmielecka





Model wagonu silnikowego 5N,
fot. Joanna Chmielecka,
Aneta Adamczyk



Bibliografia

Źródła

- Archiwum Państwowe w Łodzi, Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna 1898–1948, sygn. 530.
- Archiwum Państwowe w Łodzi, Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Pabianicach, sygn. 2075.
- Album *I-sze dziesięciolecie eksploatacji Łódzkich Elektrycznych Kolei Dojazdowych 1901–1910*, Łódź 1913
- Informator Miejskiego Przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Łodzi, Łódź 1976 r.
- Kalendarz. Informator Pabjanicki 1914, Pabianice 1913.
- Kronika Miasta Pabianic 1945–1990 (w zbiorach Muzeum Miasta Pabianic).
- Rozkład jazdy Kolei Elektrycznej Łódzkiej, Łódzkich Elektrycznych Kolei Dojazdowych oraz połączenia stacji Łódź Fabryczna i Łódź Kaliska z główniejszymi stacjami dróg żelaznych sąsiednich, Łódź 1931.
- Sprawozdania finansowe ŁWEKD z lat 1909–1939 (w zbiorach Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi).

Opracowania

- Kulesza Piotr, *Rozbudowa sieci kolejowej jako czynnik rozwoju aglomeracji łódzkiej do 1914 r.*, „Studia z historii społeczno-gospodarczej XIX i XX w.”, t. VI (2009), s.173–187.
- Stefańczyk Łukasz, *Linia tramwajowa Łódź-Pabianice (1)*, „Świat Kolei”, 2004 r., nr 4, s. 46–53.
- Stefańczyk Łukasz, *Linia tramwajowa Łódź-Pabianice (2)*, „Świat Kolei”, 2004 r., nr 6, s. 46–53.
- Źródłak Wojciech, Wojtowicz Jerzy, Kaczyński Marcin, *Łódzka podmiejska komunikacja tramwajowa 1901–2001*, red. Jan Raczyński, Łódź 2001, ss.231.

Prasa regionalna

- „Dziennik Łódzki”, 1948.
- „Gazeta Pabianicka”, 1992.
- „Gazeta Pabjanicka”, 1926, 1927, 1928, 1929, 1931, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938.
- „Głos Pabianic”, 1948, 1949.
- „Goniec Łódzki”, 1901.
- „Hasło Łódzkie”, 1930.
- „Moje Miasto”, 2010.
- „Nowe Życie Pabianic”, 1993, 1997, 2012.
- „Rozwój”, 1898, 1899, 1900, 1901, 1903, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1912, 1914, 1923.
- „Tydzień”, 1889, 1891, 1898, 1901, 1905.
- „Życie Pabianic”, 1958, 1963, 1968, 1969, 1972, 1975, 1982, 1987.
- „Życie Pabianic”, 1999, 2004.
- „Życie Pabjanickie”, 1912.

Strony internetowe

- mkmlodz.webd.pl
- komunikacjapabianice.pl



Spis treści

Wstęp	3
Podziękowania	4
Geneza powstania pabianickiej linii tramwajowej	7
Budowa linii pabianickiej	11
Otwarcie linii pabianickiej	16
Pierwsze lata funkcjonowania linii pabianickiej	17
Zajezdnia tramwajowa w Chocianowicach	23
Przedłużenie linii tramwajowej do magistratu	29
Przekształcenie Konsorcjum w Towarzystwo Akcyjne ŁWEKD	32
Tabor tramwajowy – wagony i doczepy GE-58	36
Tabor tramwajowy – wagony i doczepy U-104	40
Tabor dodatkowy – wagony U-107c, Cieszyn, Mainz, Karlsruhe	43
Informacje ważne dla pasażerów – rozkłady jazdy, cenniki biletów	48
Tramwajowy „pitawal”	57
Obsługa linii pabianickiej	59
Przedłużenie linii do dworca kolejowego	66
Sprawa przedłużenia linii tramwajowej do Parku Wolności	74
Komunikacja tramwajowa w oczach pasażerów	76
Komunikacja autobusowa w Pabianicach	83
Poczekalnie ŁWEKD	93
Zmiany w ŁWEKD w okresie okupacji hitlerowskiej	95
Krańcówka pabianickiej linii tramwajowej w Łodzi	96
Komunikacja tramwajowa w okresie okupacji hitlerowskiej	99
Komunikacja podmiejska w latach powojennych	108
Skrzynki uczciwości	116
Tramwaje pabianickie w okresie PRL-u	120



Rozwój tramwajowej infrastruktury – remont torowiska, nowe pętle	126
Tramwaje pabianickie w okresie PRL-u – lata 70. XX wieku	135
Tabor tramwajowy – „Enki”	148
Tabor tramwajowy – 102NaW, 803N	152
Tabor tramwajowy – 805N/805Na	155
Przemiany lat 90. XX wieku	156
Tramwaje w nowym tysiącleciu	163
Powrót komunikacji autobusowej	180
Miejski Zakład Komunikacyjny w Pabianicach	188
Tabor autobusowy – Jelcz 272 Mex	192
Tabor autobusowy – Ikarus 260	196
Tabor autobusowy – Jelcz PR1 10M	200
Tabor autobusowy – Jelcz 120M	203
Tabor autobusowy – Jelcz M081MB Vero	207
Tabor autobusowy – MAN NL202	210
Tabor autobusowy – Solaris Urbino 12	212
Tabor autobusowy – MAN A21	215
Współczesne oblicze pabianickiej komunikacji	216
Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach	217
Przypisy	227
Aneksy	231
Bibliografia	268
Spis treści	269

