

Kronika miasta Łodzi

kwartalnik ● 4(83)2018



Kronika miasta Łodzi

kwartalnik ● 4 (83)/2018

Łódź 2018



Wydawca:
Urząd Miasta Łodzi
Biuro Komunikacji Społecznej i Dziedzictwa Łodzi

Redakcja:
Arkadiusz Grzegorzczak

Projekt okładki:
Marek Sitkiewicz

Zdjęcia:
Autorzy, Archiwum UMŁ, Archiwum Państwowe w Łodzi,
Muzeum Miasta Łodzi, MPK, Muzeum Komunikacji Miejskiej,
KMST, Archiwum Szkoły Filmowej, Teatr Lalek Arlekin, NAC,
Internet (domena publiczna)

Skład i druk: Drukarnia WIST sp. z o.o.
95-100 Zgierza, ul. Barona 8 B

Redakcja:
Kronika Miasta Łodzi, ul. Piotrkowska 113
90-430 Łódź, tel. (42) 638-40-10
e-mail: piotrkowska104@uml.lodz.pl

ISSN 1231-5354

Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca.
W tekstach przeznaczonych do druku zastrzegamy sobie prawo
do zmian i skrótów.

Kronika jest pismem bezpłatnym i nie jest przeznaczona do sprzedaży.

Spis treści

Od Redakcji	5
120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi	7
<i>Bartosz Stępień</i> , Zarys dziejów komunikacji miejskiej w Łodzi	9
<i>Michał Wądołowski</i> , Ochrona zabytków komunikacyjnych w Łodzi	38
<i>Michał Wądołowski</i> , Zajezdnia Muzealna Brus	51
<i>Wojciech Źródłak</i> , Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi. Bilans otwarcia	64
Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź	77
<i>Łukasz Jakiel</i> , Komunikacyjna pętla czasu	79
<i>Bartosz Stępień</i> , Czas wielkich inwestycji	91
jubileusze	95
<i>Jakub Wiewiórski</i> , Pierwsze klapsy przy Targowej	97
Siedemdziesięciolecie Teatru Lalek Arlekin w Łodzi	115
<i>Marek Waszkiel</i> , Henryk Ryl – z perspektywy czasu	117
Arlekin na osi czasu 1948–2018	125
<i>Michał Kowalczyk</i> , Teatr to spotkanie z drugim człowiekiem	132
kultura i sztuka	137
<i>Monika Nowakowska</i> , Fascynuje mnie sztuka jaskiniowa	139
<i>Janusz Janyst</i> , Witraż to rodzaj malarstwa na szkle	148
<i>Monika Nowakowska</i> , Wacław Dobrowolski – portrecista i edukator łodzian	154
<i>Bartłomiej Czyżewski</i> , Żeton „Sezon Idzie” Teatru Miejskiego w Łodzi	165
łódzkie książki	171
Prekursor	173
Piłka nożna po łódzku, czyli ponad 100 lat historii ŁKS	175
Miejsce pamięci o wielkich łodzianach	177
Kronika wydarzeń	179

Od Redakcji

Kronika Miasta Łodzi z ostatniego kwartału 2018 roku nie mogła pominąć istotnych dla miasta rocznic i jubileuszy, które są powodem naszej dumy. Pierwsza z tych dat dotyczy 120-lecia miejskiej komunikacji, na polu której mamy się czym pochwalić zarówno w wymiarze historycznym, jak i obecnym. Oto bowiem na gwiazdkę, 23 grudnia 1898 roku łodzianie otrzymali pierwszą linię tramwajową, która była owocem prywatnej inicjatywy łódzkich potentatów przemysłowych. Dynamiczny rozwój Łodzi na przełomie XIX i XX wieku wymusił rozbudowę miasta i konieczne inwestycje na potrzeby ponad 300 tysięcy mieszkańców. Ruszyły tramwaje, budowano kolejne kamienice, pałace, kościoły, hotele, kina...

Łódź była pierwszym miastem na terenie dawnego zaboru rosyjskiego i dziesiątym na obszarze cesarstwa, w którym uruchomiono elektryczną komunikację tramwajową. W Łodzi nigdy nie było – poza wozami towarowymi na terenie fabryk – tramwajów konnych, chociaż istniały również plany stworzenia tego typu transportu publicznego. Tramwaje w Łodzi po raz pierwszy ruszyły na trasie – od restauracji Paradyż (Piotrkowska 175), przez Nowy Rynek (pl. Wolności) i dalej ulicą Średnią (Pomorską) do parku Helenów.

Zakazano np. wówczas woźnicom ścigania się z tramwajami, a także poruszania się po Piotrkowskiej ciężkim wozom towarowym i rowerzystom. Mimo zaostrzonych przepisów i ustawieniu policjantów na skrzyżowaniach, pierwszy wypadek zdarzył się już cztery dni po otwarciu, kiedy przed Grand Hotelem tramwaj przewrócił... dorożkę. Szybko przybywało kolejnych torowisk i połączeń, które skomunikowały główne punkty miasta. Tramwaje kursowały od 6.30 do 23.00, a czas oczekiwania na przystanku na Piotrkowskiej wynosił nie więcej niż kilka minut, zaś prędkość jazdy przekraczała 20 km/h. Bilet tramwajowy kosztował 5 kopiejek, czyli tyle co bochenek chleba...

O ciekawej historii łódzkiej komunikacji traktuje właśnie ten numer KMŁ, a piszemy również o tym, co pozostało i jak uchronić od zapomnienia zabytkowe obiekty, tramwaje i autobusy. Natomiast o współczesnym obrazie Łodzi i planach rozwoju infrastruktury komunikacyjnej rozmawiamy przy okazji jubileuszu z prezesem MPK-Łódź sp. z o.o. Zbigniewom Papierskim.

To nie koniec ważnych rocznic w czwartym kwartale 2018 roku, bowiem 70-lecie świętowała sławna Szkoła Filmowa w Łodzi, a także miejski Teatr Lalek Arlekin.

O dziejach Filmówki oraz dokonaniach artystycznych jej absolwentów przez te siedem dekad można byłoby pisać w każdym numerze przez kolejne lata, ale warto poznać sam początek szkoły przy ul. Targowej, która na długie lata wyznaczyła Łodzi pozycję stolicy polskiej kinematografii. Zachęcamy do obejrzenia fotografii z lat studenckich niemal 200 absolwentów i wykładowców Państwowej Wyższej Szkoły Filmowej, Telewizyjnej i Teatralnej, które stanowiły graficzne i emocjonalne tło jubileuszu, zorganizowanego pod hasłem „uRodziny”.

Wesoły Arlekin także skończył 70 lat i towarzyszy widzom w naszym mieście od lat powojennych aż do dziś, kreując spektakle lalkowe oraz aktorskie nie tylko dla dzieci, ale również dla dorosłej publiczności. Teatr ma nowego dyrektora Wojciecha Brawera, którego pytamy o koncepcję artystyczną oraz plany na przyszłość, nie zapominając jednak o korzeniach Arlekina, stworzonego przez obecnego patrona Henryka Ryla.

Tradycyjnie zaglądamy do pracowni rodzimych artystów, odwołujemy się do tradycji miasta, śledzimy wydarzenia kulturalne i przedstawiamy łódzkie książki, które ukazały się pod koniec roku dzięki wsparciu instytucji samorządowych. Rekomendujemy je jako istotne dla miasta pozycje, choć z uwagi na dofinansowanie nie trafiły one do szerszego obiegu księgarskiego. Tak było w przypadku monografii dedykowanej Antoniemu Szramowi, wydanej przez Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków UMŁ, 110 lat ŁKS, wydanej ze środków budżetu obywatelskiego województwa łódzkiego, czy książki o Starym Cmentarzu firmowanej przez Muzeum Miasta Łodzi w ramach programu „100-lecie Niepodległej”.

Mamy nadzieję, że zamykające 2018 rok wydanie Kroniki Miasta Łodzi będzie dla naszych Czytelników pożyteczną i przyjemną lekturą.

120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi

Zarys dziejów komunikacji miejskiej w Łodzi

Bartosz Stępień
str. 9

Ochrona zabytków komunikacyjnych w Łodzi

Michał Wądołowski
str. 38

Zajezdnia Muzealna Brus

Michał Wądołowski
str. 51

Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi. Bilans otwarcia

Wojciech Źródłak
str. 64

Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

str. 77

Komunikacyjna pętla czasu

Łukasz Jakiel
str. 79

Czas wielkich inwestycji

O niedawnych obchodach rocznicowych oraz o planach inwestycyjnych

Bartosz Stępień
str. 91

Zarys dziejów komunikacji miejskiej w Łodzi

W roku 2018 obchodzimy trzy niezwykle ważne rocznice: 120-lecie komunikacji miejskiej w Łodzi, 70-lecie komunikacji autobusowej i 25-lecie MPK-Łódź Sp. z o.o. Jest to dobry moment, aby uzmysłowić sobie, jak wielkie znaczenie dla rozwoju miasta miały łódzkie tramwaje i – nieco później – autobusy.

Dynamiczny rozwój Łodzi jako ośrodka włókienniczego rodził ogromne problemy w zakresie transportu surowców i gotowych towarów. Dnia 18 listopada 1865 r. uruchomiono kolejowe połączenie Łodzi z Koluszkami, a w tym samym z Drogą Żelazną Warszawsko-Wiedeńską. Z Dworca Fabrycznego towary wożono ciężkimi wozami konnymi po terenie całego miasta. Problem transportu wewnętrznego spędzał sen z powiek wielu łódzkim fabrykantom, w związku z tym zaproponowano budowę sieci tramwajów konnych, które służyłyby zarówno do przewozu pasażerów, jak i towarów. Pomysł ten nie doczekał się realizacji, ale dzięki determinacji Juliusza



Wagony Herbrand VNB-125 przed nieukończoną zajezdnią przy ul. Nowo-Wysokiej (dziś ul. Tramwajowa), 1898 r.



Kunitzera – zwanego ojcem łódzkich tramwajów – 23 grudnia 1898 r. na ulice miasta wyjechały tramwaje – i to od razu elektryczne! Sieć tramwajów miejskich miała funkcję jedynie pasażerską, transport towarów do fabryk w dużej części przejęła wybudowana w 1903 r. kolej obwodowa.

Pojawienie się tramwajów w Łodzi było prawdziwą rewolucją. Po pierwsze, był to pierwszy tramwaj elektryczny na terenie Królestwa Polskiego. Co więcej, w Łodzi wówczas nie było elektrowni miejskiej (uruchomiono ją na dobre dopiero w 1907 r.), toteż tramwaje zasilano z elektrowni zbudowanej specjalnie do tego celu na terenie stacji centralnej przy ul. Nowo-Wysokiej, niedługo potem przemianowanej na ul. Tramwajową. Na uwagę również zwraca fakt powstania nowych grup zawodowych – motorniczych i konduktorów – oraz szacunek i podziw, jakim ich darzono. Praca była dobrze płatna, niemniej jednak od godz. 6 do 24 z trzygodzinną przerwą na obiad, w każdych warunkach pogodowych. Na początku tabor stanowiły wagony typu Herbrand VNB-125, doczepy ryskie i petersburskie, wszystkie wozy były podobne pod względem konstrukcji – drewniane pudła na dwuosiowych wózkach, z otwartymi pomostami.

Na początku 1899 r. Kolej Elektryczna Łódzka wywiązała się ze zobowiązań koncesyjnych, a w sprawozdaniu za rok 1902 obwieściła, że nakłady na budowę sieci zwróciły się – od tego momentu można mówić o „czystym zysku”. Posiadacze akcji co roku odcinali kupony od inwestycji – dosłownie – czerpiąc zysk z dywidendy. Należy jednak pamiętać, iż tramwaje były relatywnie drogim środkiem transportu, a na bilety nie mogli sobie pozwolić robotnicy i urzędnicy niższego szczebla.

Stąd też wzięło się powiedzenie „jeździć jedenastką” – w czasach, gdy linii było 10, oznaczało to po prostu chodzenie pieszo.

Niemalże ta sama grupa koncesjonariuszy, która powołała do życia tramwaje miejskie, rozpoczęła budowę odcinków podmiejskich. Na początku 1901 r. oddano do użytku linie z Łodzi do Pabianic oraz z Łodzi do Zgierza, następnie w 1908 r. – do Rudy Pabianickiej, a w 1910 r. – do Aleksandrowa i Konstancy Nowa. Parametry obu systemów były takie same: tor o rozstawie 1000 mm, zasilanie 600V, bardzo zbliżone konstrukcyjnie wagony. Jediną różnicą były przepisy kolejowe obowiązujące tramwaje podmiejskie. Region zyskał środek szybkiego transportu, a linie planowano przedłużać aż do Piotrkowa czy Zduńskiej Woli. Wybuch I wojny światowej nieco zmienił sposób realizacji tych planów. W dniu 18 kwietnia 1916 r. uruchomiono linię z Rudy Pabianickiej do Tuszyzna, lecz z powodu rekwizycji metali kolorowych na potrzeby wojskowe niemieckiego okupanta nową linię obsługiwano... parowozami. Zwyczajnie łatwiej było zdobyć wąskotorowy parowóz niż kilka kilometrów miedzianego przewodnika napowietrznego. Linię zelektryfikowano 1 czerwca 1927 r.

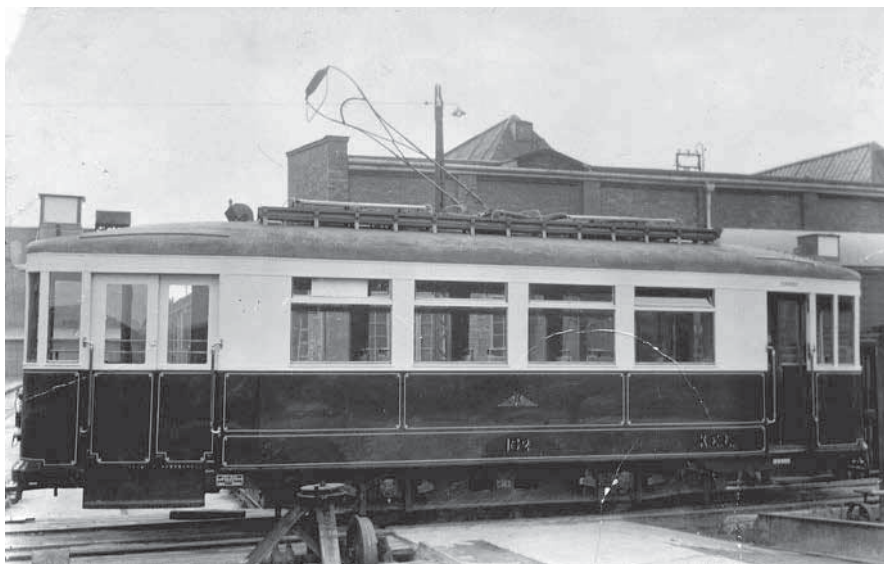
Rok 1918 przyniósł odzyskanie niepodległości. Przed młodym państwem stało trudne zadanie uporządkowania wielu spraw związanych z każdym aspektem życia. W 1923 r. nastąpiło tzw. „umiastowienie” spółki tramwajowej, czyli część udziałów w niej – zgodnie z zapisami koncesyjnymi z 1897 r. – przejęło miasto. Podpisano drugą umowę koncesyjną, w myśl której przez następne lata dokonano rozbudowy i modernizacji sieci tramwajowej. W pierwszej kolejności wybudowano

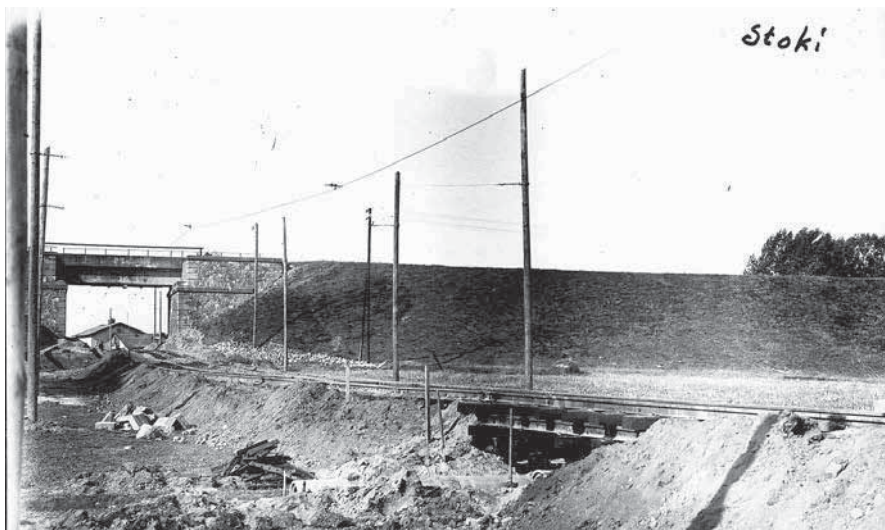


linię na ul. Rzgowskiej (1924 r.), o co mieszkańcy walczyli od lat. W 1928 r. oddano do użytku drugą remizę tramwajową, u zbiegu ulic Kilińskiego i Dąbrowskiej (Dąbrowskiego). W wielu miejscach linie jednotorowe z mijankami przebudowywano na dwutorowe, otwierano nowe odcinki, zagęszczano sieć. Pojawiła się również druga generacja tramwajów, o konstrukcji całkowicie stalowej, wozy pojemniejsze i szybsze. Na ulicach Łodzi zagościły Lilpopy, Sanoki i Simmeringi – wszystkie podobne wizualnie i o zbliżonych parametrach technicznych.

Tramwaje podmiejskie, kierowane przez spółkę Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe, również się rozwijały. W 1922 r. oddano do użytku linię ze Zgierza do Ozorkowa (do 1926 r. obsługiwana parowozami) i nową remizę na Helenówku, w 1929 r. przedłużono linię konstantynowską, dzięki czemu tramwaj dotarł do Lutomiarska, natomiast w 1930 r. na Bałuckim Rynku oddano do użytku wielkie centrum przesiadkowe, skąd w wygodny sposób można było wsiąść do tramwajów linii zgiersko-ozorkowskiej i aleksandrowskiej (a także do kończących tam bieg tramwajów miejskich). Co więcej, ŁWEKD – realizując dawne plany rozwoju sieci – rozpoczęła w 1934 r. przewozy autokarowe: z Łodzi przez Pabianice, Łask, Zduńską Wolę do Sieradza. Dalszy rozwój nastąpił w 1937 r., łączna długość linii wyniosła 193,2 km. Autobusy stacjonowały w zajezdni Chocianowice.

Wybuch II wojny światowej przerwał rozwój nowej Polski i – jak się po latach okazało – skierował go na zupełnie inne tory. Niemcy wkroczyli do Łodzi 9 września 1939 r., witani owacyjnie przez niemiecką część mieszkańców, stanowiącą ok. 10% populacji miasta. Łódź nie ucierpiała na skutek bombardowań – właśnie ze względu na dużą liczbę Niemców tutaj zamieszkujących i posiadających liczne fabryki





czy budynki o innym przeznaczeniu. Dwa miesiące później Łódź została włączona do tzw. „Kraju Warty”, stając się częścią III Rzeszy. Okres okupacji niemieckiej przyniósł umasowienie komunikacji tramwajowej w Łodzi (nowe, tańsze taryfy), nowinki techniczne – biletomaty uliczne oraz nowy sposób zakończenia linii, który zastąpił „weksle” – pętle: Kolej obwodowa (1941 r.), Julianów (listopad 1942 r.), Chojny (1943 r.). Wybudowano również nowy węzeł na pl. Niepodległości (wówczas Sued Ring), otwarty oficjalnie 19 czerwca 1943 r.

Powodów do radości nie miała ludność polska i żydowska. Ciemną stroną okupacji niemieckiej było utworzenie żydowskiej dzielnicy zamkniętej w dniu 30 kwietnia 1940 r., gdzie dla potrzeb transportu wewnętrznego uruchomiono odrębne przedsiębiorstwo tramwajowe – Elektrische Strassenbahn-Getto – co było ewenementem w okupowanej Europie. Wtedy też do pracy „na tramwajach” po raz pierwszy przyjęto Żydów, niezatrudnianych wcześniej z powodów religijnych (szabas, święta). Polaków dotknęły przesiedlenia (mieszkania w bardziej reprezentacyjnych częściach miasta przeznaczono dla Niemców) i represje – na wagonach pojawiły się tabliczki „Nur für Deutsche”. Polakom wolno było jeździć albo w doczepie, albo – w przypadku pojedynczego wozu – w tylnej jego części. Stąd też wierszyk-zagadka: „W Litzmannstadt / lata ptak / łeb ma pusty / ogon tłusty”. W 1942 r. zaczęto zatrudniać kobiety w służbie ruchu – jako konduktorki. Początkowo przydzielano je z nakazu pracy, później licznie zgłaszały się z własnej woli, w celu uniknięcia wywozu na roboty przymusowe.

Dnia 19 stycznia 1945 r. w mieście pojawiły się wojska Armii Czerwonej, tym samym zakończyła się okupacja niemiecka. Również wtedy Łódź uniknęła zniszczeń wojennych, jako miasto proletariuszy i braterskich mas robotniczych. Zachowanie tkanki miejskiej rodem z końca XIX wieku było jednak dużym utrudnieniem

dla rozwoju miasta, stało się to problemem nieco później. Tymczasem rozpoczęto budowę nowych linii tramwajowych do odległych przedmieść, często z dużym udziałem „czynu społecznego”: na Stoki (24.10.1948), Nowe Złotno (25.09.1949) i Retkinię (30.04.1955). Za nastawnikami pojawiły się przedstawicielki płci pięknej: panie w roli motorniczych zadebiutowały w dniu 6 kwietnia 1950 r., kiedy to pracę rozpoczęła pierwsza grupa 12 kobiet, przeszkolona w ramach prekursorskiego kursu. Powojenna modernizacja objęła tabor: 21 lipca 1950 r. do użytku wprowadzono wagony typu 2N1. Tramwaje tego typu („N”, czyli normalny, standardowy) były pierwszą polską powojenną konstrukcją. Dokonano również połączenia tramwajów miejskich i podmiejskich (KEŁ i ŁWEKD) pod wspólnym szyldem „Miejskie Zakłady Komunikacyjne” (od listopada 1948 r. do końca grudnia 1950 r.), a od 1 stycznia 1951 r. – „Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi”.

Za początek komunikacji autobusowej w Łodzi przyjmuje się datę 11 października 1948 r., kiedy to uruchomiono pierwszą linię A w relacji Plac Niepodległości – Józefów (ul. Rzgowska). Wprowadzenie drugiego rodzaju traktacji było wielkim przełomem w dziejach komunikacji miejskiej w Łodzi i chociaż Niemcy w 1941 r. uruchomili dwie linie autobusowe, to miały one charakter dodatkowy, a co więcej, przeznaczone były tylko dla niemieckiej ludności i nie zapoczątkowały rozwoju sieci. Stało się tak dopiero po wojnie. Chociaż pierwsze autobusy sprawiały sporo problemów w eksploatacji, to ekspansja linii autobusowych stała się faktem. Przełomowy okazał się rok 1955, pod koniec którego stworzono sieć połączeń autobusowych, będącą pierwszym etapem tworzenia traktacji spalinowej na skalę takiego miasta, jak Łódź. Zorganizowano przewozy na liniach od 51 do 56, obsługiwanych 11 (!) węgierskimi



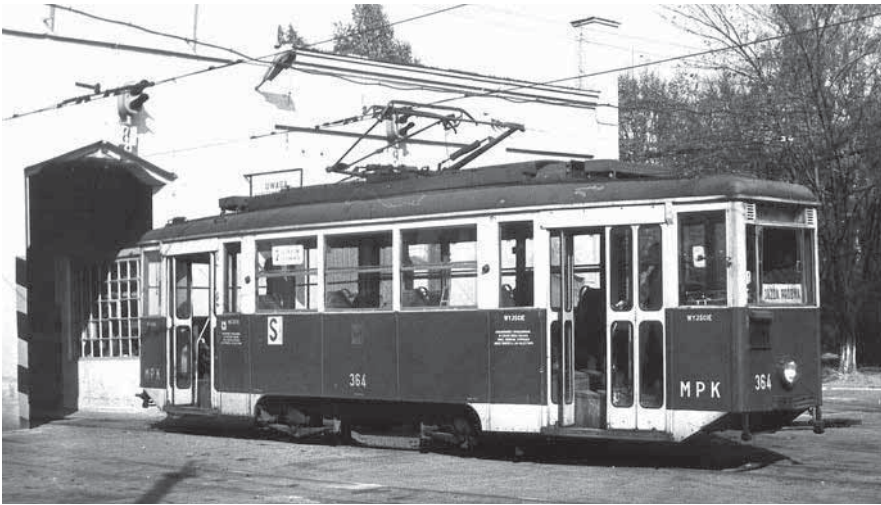
Mavagami Tr-5. Początkowo autobusy stacjonowały w zajezdni Chocianowice (jak przed wojną), lecz szybko okazało się, że potrzebują więcej miejsca.

W 1956 r. dotarły do Łodzi pierwsze autobusy Star N52, a począwszy od 1958 r. do MPK zaczęły przychodzić Sany H01, niestety nie były to wozy o dużej trwałości. W 1959 r. w Łodzi pojawiło się pierwsze 10 szt. Ikarusów 620, które okazały się być idealnie dostosowane do tutejszych warunków (w sumie dostarczono ich 258 szt.). W II kwartale 1959 r. tabor autobusowy razem z warsztatami przeniesiono na pewien czas do przebudowanych i przystosowanych do tego celu pomieszczeń na Helenówku (tzw. starym). Pierwszą zajezdnią autobusową z prawdziwego zdarzenia był obiekt przy ul. Kraszewskiego 7/9, oddany do użytku w dniu 21 stycznia 1961 r. Trafiły tam pojazdy z Helenówka, a w „opustoszałym” obiekcie 1 września powołano składnicę części zamiennych do autobusów, niedługo potem zaczęto tam remonty autobusów. Brak miejsca wymusił otwarcie tam zajezdni, co uczyniono w 1968 r.

W latach 1966–1970 MPK otrzymało 312 nowych autobusów i ani jednego nowoczesnego wagonu tramwajowego – znaczenie trakcji spalinowej znacznie wzrosło. W ciągu 5 lat liczba autobusów powiększyła się ze 138 do 405, zwiększeniu uległy zasięg i długość linii autobusowych: w 1961 r. było 67 km tras autobusowych, a 156 km tramwajowych. Dekadę później długość linii autobusowych przekraczała już 170 km i była o 9 km większa od tras trakcji elektrycznej. Z największych dostaw taboru wspomnieć należy ok. 49 szt. Jelcza 043 i ok. 640 szt. Jelcza MEX-272 (od 1963 r.), 33 szt. przegubowego Jelcza 021 (od 1968 r.) i 29 szt. Ikarusa 556 (od 1969 r.). Uruchomiono nowoczesne zajezdnie autobusowe: Limanowskiego oraz Nowe Sady (w 1971 i 1976 r.). Od 1976 r. rozpoczęto dostawy licencyjnego Jelcza-Berlieta PR110U (dostarczono 315 szt.). Autobusy zaczęły „przeganiać” tramwaje.

W latach 60. XX w. podejmowano kroki mające na celu zapobieżenie gwałtownemu starzeniu się taboru tramwajowego. Do listopada 1961 r. wycofano wszystkie wagony wyprodukowane przed I wojną światową, co przełożyło się również na znaczne ujednoczenie taboru i ulepszenie gospodarki remontowo-konserwacyjnej. Natomiast na stan w latach 1959–1962 wpisano 182 szt. silnikowych wozów 5N i 360 doczepnych 5ND, co z kolei wpłynęło na odmłodzenie floty. Tym sposobem na początku 1964 r. w MPK jeździło 396 wozów silnikowych i 409 doczep, co dawało 805 szt. całkowitej liczby tramwajów. Jednocześnie przebudowywano i modernizowano obiekty zaplecza trakcji tramwajowej: w Chocianowicach (w 1960 r.), uzyskując 100 stanowisk, obok 58 krytych; Helenówku (w 1962 r.) – uzyskano 110 miejsc odkrytych i 60 w hali i na Dąbrowskiego (lata 1963–1964). Wtedy też w kręgach inżynierów transportu krystalizowała się myśl o tzw. szybkim tramwaju.

Aby zmniejszyć dystans, jaki powstał między coraz bardziej nowoczesnymi autobusami i starzejącą się trakcją tramwajową, opracowano wytyczne dotyczące tramwajów na miarę nowych czasów. Zmieniło się podejście do parametrów wagonu (prędkość maks. 70 km/h, duża pojemność, dobre przyspieszenie) oraz do

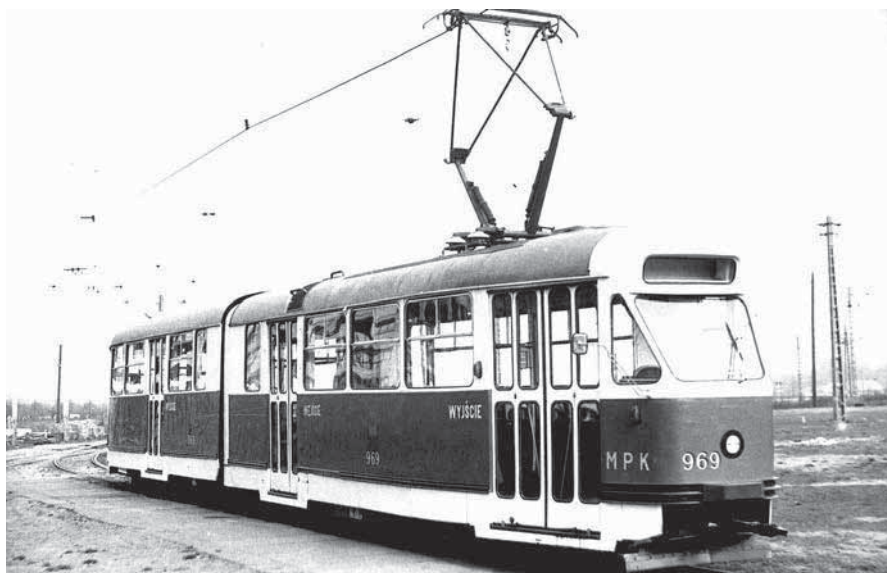


infrastruktury (wydzielone torowiska, przystanki co 600–700 m, a nie – jak dotychczas – co 200–300 m). W 1970 r. zadebiutowały prototypowe przegubowce 802N, które miały być ziszczeniem idei szybkiego tramwaju. Niestety, tramwaje te, których w sumie było tylko 5 szt., były bardzo awaryjne. Przełom przyniosły przegubowce 102NaW (20 szt. od 1972 r.), które można było łączyć w pary (lecz tego nie czyniono), a symbolem szybkości stały się przegubowce 803N, których od 1973 r. do Łodzi dostarczono 141 szt. Budowano dwupasmowe arterie i unowocześniano trasy: m.in. al. Politechniki (1960–1961), Kopcińskiego – Promińskiego (Rydzia-Śmigłego) w 1970 r., al. Włókniarzy (1969–1978), Trasa W-Z (1978). Pod koniec dekady do eksploatacji zaczęto wprowadzać tramwaje o znanej do dziś sylwetce: pierwsze dwa – oznaczone początkowo przez producenta jako 105NW – przybyły do Łodzi na początku 1977 r., otrzymały numery 460 i 459. Następne wozy przybyły wiosną 1978 r. i były oznakowane już jako 805N. Można było łączyć je w dwu- lub trzywagonowe składy, co dawało dużą elastyczność w kształtowaniu obsługi komunikacyjnej miasta. W sumie dostarczono ich 439 szt.

Pod koniec lat 70. XX w. sterowana centralnie gospodarka PRL zaczęła się załamywać, pojawiły się problemy z zaopatrzeniem w produkty pierwszej potrzeby, obciążeniem stała się spłata zadłużenia zagranicznego, a paraliż komunikacyjny wywołany mrozami i dużymi opadami śniegu na początku 1979 r. stał się symbolicznym zamknięciem dekady. 1 lipca 1980 r. rząd wprowadził podwyżkę cen żywności, co zaowocowało licznymi strajkami w zakładach pracy w całym kraju. 26 sierpnia strajk ogłosili pracownicy MPK, idąc za przykładem protestujących w Stoczni Gdańskiej im W. Lenina. Po godz. 9 tramwaje i autobusy zaczęły zjeżdżać do zajezdni, następnie do protestu przyłączyły się łódzki PKS oraz inne zakłady transportowe, co zaowocowało całkowitym zatrzymaniem komunikacji w Łodzi i okolicach. Za przykładem MPK poszły załogi łódzkich zakładów włókienniczych, ogłaszając strajk w kolejnych

punktach miasta. Początkowo strajkujący pracownicy MPK zebrali się na zajezdni przy ul. Limanowskiego (gdzie przeprowadzono wybory do komitetu strajkowego) oraz w bazie przy ul. Kraszewskiego (dokąd ścignęli przedstawiciele pozostałych zajezdni). Następnie do protestujących na zajezdni Kraszewskiego dołączyła zorganizowana grupa z zajezdni Limanowskiego, wtedy też powołano międzyzakładowy komitet strajkowy w składzie: przewodniczący: Andrzej Słowik (kierowca z Limanowskiego), zastępcy: Ryszard Stachurski (Nowe Sady) i Janusz Kowalski (Helenówek), sekretarz: Zbigniew Rybarkiewicz (motorniczy z Chocianowic) oraz szef ochrony: Longin Chlebowski (brygadzysta spawaczy w Zakładzie Torów i Sieci). Po dwóch dniach strajku, 28 sierpnia sformułowano postulaty, które przedłożono przedstawicielom dyrekcji MPK i władz miasta. Dotyczyły one przede wszystkim kwestii płac, a także spraw socjalno-bytowych i pośrednio związanych z bezpieczeństwem prowadzących (zaopatrzenie w części i ogumienie). Poruszano także zagadnienia związane z infrastrukturą i modernizacją parku taborowego, a także z budową metra. Ogółem pracownicy zgłosili 217 postulatów, którymi zajęło się sześć zespołów roboczych. Rozmowy zakończyły się sukcesem 31 sierpnia po południu, kiedy podpisano porozumienie pomiędzy dyrekcją ZGK, dyrekcją MPK, zakładowym komitetem strajkowym i KZ PZPR. O godzinie 21 strajk zakończono. W sierpniu 1980 r. pracownicy MPK zdali egzamin z patriotyzmu i odpowiedzialności w chwili najtrudniejszej, decydującej. Zespół ds. nadzoru nad realizacją postulatów stał się załącznikiem Międzyzakładowego Komitetu Założycielskiego „Solidarność” Ziemi Łódzkiej.

Flota autobusowa wzbogaciła się o nowoczesne przegubowe Ikarusy 280 (w sumie jeździło ich 555 szt., pierwsze dostawy w 1980 r.) i krótkie Ikarusy 260 (od 1983 r., w sumie 242 szt.). W 1982 r. oddano do użytku zajezdnię autobusową





przy ul. Lutomierskiej w Pabianicach, stworzoną do obsługi komunikacyjnej tamtego regionu. Kamieniem milowym w dziejach łódzkich tramwajów było otwarcie nowoczesnej zajezdni przy ul. Telefonicznej w dniu 15 marca 1986 r. – na 10 hektarach wzniesiono: budynek podstacji, halę przeglądów, budynek myjni, halę napraw i budynek warsztatowo-socjalny. Po raz pierwszy nie było konieczności adaptacji przedwojennych budynków dla potrzeb nowoczesnej floty tramwajowej. Telefoniczna była przez prawie trzy dekady najmłodszą zajezdnią tramwajową w Polsce. Także w 1986 r. do Łodzi zaczęto dostarczać Jelcze M11, których ilostan osiągnął 83 szt. Pod koniec dekady było już jasne, że nadchodzą wielkie zmiany społeczno-ustrojowe. Rok 1989 był datą symboliczną, a przeobrażenia w komunikacji miejskiej miały dopiero nadejść.

Zmiana ustroju gospodarczego wymusiła duże przekształcenia w organizacji komunikacji miejskiej. Przede wszystkim MPK nie mogło działać dalej jako spółka komunalna z tak ogromnym zakresem usług i zasięgiem terytorialnym. Z dniem 26 października 1992 r. powołano do życia Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Sp. z o.o., wpis do Rejestru Handlowego nastąpił 12 listopada 1992 r. Wszystkie udziały w spółce objęła Gmina Łódź. Jednocześnie w stan likwidacji postawiono „stare” MPK, a proces ten trwał do 1999 r. MPK-Łódź Sp. z o.o. działalność rozpoczęła 1 stycznia 1993 r. Dokonywane zmiany były przełomowe, m.in. zmniejszono liczbę zatrudnionych z ok. 5700 do 4200, poza Spółkę wyłączono niektóre działy (np. kolumnę transportu specjalistycznego). Rozpoczęto informatyzację Spółki, obejmującą zarówno obsługę ruchu tramwajów i autobusów, jak i prowadzenie spraw księgowości oraz kadrowych.

W 1992 r. wydzielono zajezdnię przy ul. Lutomierskiej w Pabianicach, gdzie 1 lipca 1992 r. funkcjonować zaczęło tamtejsze MZK. Natomiast dla utrzymania ruchu na tramwajowych liniach podmiejskich, których los w nowej epoce nie był wcale taki pewny, stworzono dwa odrębne przedsiębiorstwa: Międzygminna Komunikacja Tramwajowa Sp. z o.o. i Tramwaje Podmiejskie Sp. z o.o. Pierwszej z nich powierzono obsługę komunikacyjną linii pabianickiej i zgiersko-ozorkowskiej (linie 41,

45, 46 i 101, siedziba na Helenówku), drugiej natomiast – linii konstantynowsko-lutomierskiej (linie 43bis i 43, siedziba na Brusie). Przewozy realizowano starym taborem przegubowym przekazanym z MPK, które to w swojej flocie pozostawiło jedynie wozy 805N. O ile TP odziedziczyła kilka wozów typu GT6, to w przypadku MKT tabor był w takim stanie, iż zdecydowano się na przeprowadzanie szybkiej modernizacji wozów 803N, nadając im „kanciasty” kształt i zwiększając liczbę siedzisk w części pasażerskiej. W kolejnych latach MKT zaczęło sprowadzać używane wozy z Europy Zachodniej.

Przed MPK-Łódź stanął szereg pilnych zadań, bowiem tabor tramwajowy i autobusowy nieubłaganie się starzał, a oczekiwania pasażerów rosły. W 1994 r. do eksploatacji wprowadzono pierwsze autobusy niskopodłogowe – Mercedes-Benz O405N, które spotkały się z entuzjastycznym przyjęciem ze strony pasażerów i zapoczątkowały epokę autobusów niskopodłogowych w Łodzi.

W odpowiedzi na potrzeby mieszkańców Łodzi, 1 kwietnia 1994 r. w ramach struktury MPK-Łódź powołano do życia Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych, którego działalność umożliwiła wielu osobom – dotychczas dosłownie zamkniętym w „czterech ścianach” – dojazd do pracy, szkoły czy na studia. Niemniej jednak symbolem lat 90. XX w. stały się likwidacje linii tramwajowych: do Aleksandra Łódzkiego (ostatnie kursy w 1991 r.), na Nowe Żłotno (1992 r.), do Rzgowa (1993 r.), na ul. Rudzkiej (1996 r.), na ul. Łagiewnickiej do Bema (1998 r.). Od 1997 r. Zakład Remontu Taboru MPK-Łódź dokonywał rozmaitych modernizacji tramwajów typu 805N, w zakresie ulepszenia napędu, zmiany wyglądu zewnętrznego i wyposażenia wnętrza. Z okazji obchodzonej w 1998 r. setnej rocznicy uruchomienia komunikacji miejskiej w Łodzi, do użytku oddano nową Izbę Tradycji oraz zaprezentowano nowe logo Spółki, używane do dziś. W połowie 1999 r. odbyło się uroczyste przekazanie do eksploatacji zmodernizowanej hali zajezdni Chocianowice, w której unowocześniono wyposażenie.



Przełomową zmianę w komunikacji tramwajowej przyniósł rok 2002, kiedy do eksploatacji wprowadzono w 100 procentach niskopodłogowe Cityrunnery, które skierowano na linię 10, czyli Trasę W-Z. We wrześniu 2006 r. otwarto Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź, które przejęło zbiory i funkcje dotychczasowej Izby Tradycji. W latach 2006–2008 przeprowadzono gruntowną modernizację zajezdni autobusowej Nowe Sady, obejmującą m.in. przystosowanie budynku warsztatu i infrastruktury do obsługi i naprawy autobusów 18,5-metrowych. Przejęła ona część wozów i pracowników ze zlikwidowanej w marcu 2008 r. zajezdni przy ul. Kraszewskiego. Po 12 miesiącach prac, w dniu 1 lipca 2008 r. ruszył Łódzki Tramwaj Regionalny, który miał ambicję sięgać do Zgierza i Pabianic, jednak remont kapitalny linii tramwajowej objął tylko jej łódzki odcinek (Helenówek–Chocianowice). Na linii 11, przebiegającej trasą ŁTR-u, pojawiło się 10 nowych, niskopodłogowych tramwajów typu Pesa 122N, wyposażonych w klimatyzację. W 2011 r. zlikwidowano zajezdnię tramwajową przy ul. Dąbrowskiego, a w następnym roku, z dniem 1 kwietnia, MPK-Łódź przejęło z powrotem obsługę linii podmiejskich oraz tabor zlikwidowanych następnie spółek TP i MKT. Na Brusie rozpoczęto działania mające na celu utworzenia tam muzeum, które dzięki staraniom wolontariuszy z Klubu Miłośników Starych Tramwajów de facto zaczęło działalność 3 maja 2013 r.

Uroczyste otwarcie Trasy W-Z po gruntownej przebudowie odbyło się 30 października 2015 r. Dla obsługi linii 10, biegnącej w tej relacji, zakupiono





22 szt. nowoczesnych tramwajów Pesa 122NaL, czyli Swingów. W sercu miasta oddano natomiast do użytku okazały punkt przesiadkowy. Rocznicowy rok 2018 przyniósł dostawę kolejnych 12 szt. Swingów (trafiły na linię 14) oraz 15 używanych wozów NF6D z Bochum (docelowo ma być ich 32 szt.). W 2018 r. rozpoczęła się również budowa nowej hali na terenie zajezdni Telefoniczna oraz modernizacja zajezdni autobusowej przy ul. Limanowskiego.

Obecnie Spółka zatrudnia 3220 pracowników, z czego 1050 to kierowcy autobusów, a 775 – motorniczowie. Świadczenie usług przewozowych środkami komunikacji miejskiej realizowane jest przez 4 zakłady komunikacyjne (2 zakłady komunikacji tramwajowej i 2 zakłady komunikacji autobusowej). W strukturze Spółki znajdują się również: Zakład Techniki (wykonuje modernizacje wagonów tramwajowych), Zakład Torów i Sieci (remonty torowisk i infrastruktury) oraz Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych (usługi „drzwi w drzwi” dla dzieci, młodzieży i dorosłych z dysfunkcjami ruchu). W układzie komunikacyjnym funkcjonuje 21 dziennych linii tramwajowych, 52 dzienne linie autobusowe, 8 nocnych linii autobusowych oraz 1 nocna linia tramwajowa. Dziennie pojazdy MPK-Łódź przewożą ok. 740 tys. pasażerów, a tramwaje i autobusy są bardzo ważnym aspektem funkcjonowania miasta.

Zdjęcia: archiwalne: ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź,
współczesne: Bartosz Stępień

120



L A T

KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W ŁODZI
1898 - 2018



wydanie drugie

120

L A T
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1898-2018



Alfred Biedermann



Emil Adam Geyer



Henryk Grohmann

Portrety łódzkich fabrykantów, którzy utworzyli w Łodzi komunikację tramwajową.

13 lutego 1897 roku podpisano umowę koncesyjną na budowę sieci tramwajów miejskich. Prace budowlane rozpoczęły się latem 1897 roku. Przywódcą tej grupy był Juliusz Kunitzer, zwany ojcem łódzkich tramwajów.



Juliusz Heinzel



Juliusz Kunitzer



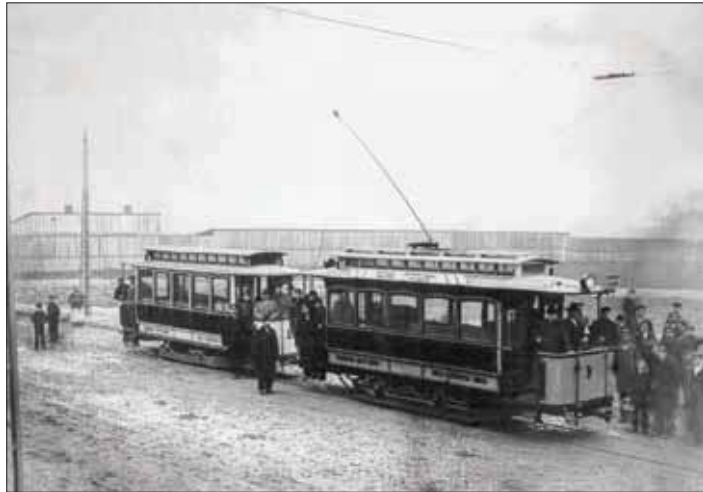
Zenon Anstadt

120

L A T
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1898-2018

Herbrand VNB125 z doczepą „petersburską” przy zajezdni na ul. Nowo-Wysokiej (Tramwajowej).

Uroczystość otwarcia ruchu tramwajowego odbyła się 23 grudnia 1898 roku. Udekorowany skład wyruszył sprzed remizy Kolei Elektrycznej Łódzkiej (KEŁ), skąd udał się do Helenowa, a następnie do „Paradyża” (dziś okolice Piotrkowskiej 175). W Łodzi nie było tramwajów konnych, od razu pojawiły się elektryczne. Wydarzenie to świadczyło o nowoczesności miasta.



fol. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi

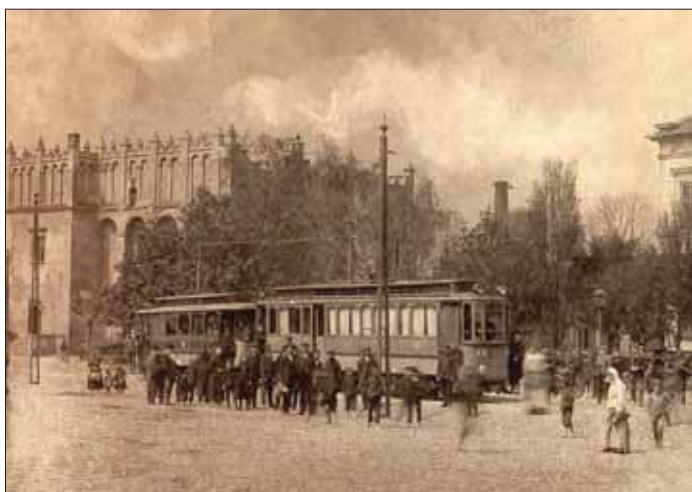


fol. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1889-2018

**Widok na pierwszą
zajezdnię tramwajową
z ok. 1900 roku.**

Z lewej widoczny jest budynek konduktorni, pośrodku – pierwsza hala postojowa dla tramwajów, z prawej masywny komin i budynek elektrowni (pierwszej w Łodzi, miejską uruchomiono dopiero w 1907 roku).



fol. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1889-2018

**Wagon silnikowy
GE58 „Berlinka”
z doczepą typu GE
na krańcówce przed
budynkiem Magistratu
w Pabianicach,
ok. 1905 roku.**

17 stycznia 1901 roku otwarta linia do Pabianic, a 19 stycznia – do Zgierza. Rozstaw toru i napięcie zasilające wagonów podmiejskich były takie same, jak wozów eksploatowanych w mieście, podlegały one jednak innemu przepisom (kolejowym) oraz osobnej spółce, której nazwa z czasem przybrała postać „Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe” (ŁWEKD).

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1908-2018

System oznakowania linii tramwajowych wprowadzony w roku 1902.

Z uwagi na olbrzymi odsetek analfabetów wprowadzono kolorowe oznakowanie linii tramwajowych, a rosnąca liczba połączeń wymusiła „łączone” oznakowanie. U uruchomienie nowych linii tramwajowych w 1927 roku spowodowało ostateczne odejście od tego systemu.



rys. Wojciech Dębski

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1908-2018

Przystanek końcowy przy parku Helenów, ok. 1900 r.

W tym samym roku oddano do użytku linie do Leśniczówki (dziś ul. Kopernika) i na Głównej do Monopoli. Na początku swojego istnienia komunikacja zbiorowa nie była niestety komunikacją masową – wysokie ceny biletów jednorazowych i brak abonamentów uniemożliwiały przejazdy robotnikom czy urzędnikom niższego szczebla.



fat. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi



fol. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1898-2018

**Uroczystość
uruchomienia linii
z Rudy Pabianickiej
do Tuszyńska w dn.
18 kwietnia 1916 roku.**

*Eksplorację linii podmiejskich
(do Rudy Pabianickiej
– 1908 r., Konstancynowa
Łódzkiego i Aleksandrowa
Łódzkiego – 1910 r.)
wstrzymał wybuch I wojny
światowej. Z powodu
rekwizycji metali
kolorowych na potrzeby
wojskowe niemieckiego
okupanta nową linię
obsługiwano parowozami.
Zelektryfikowana ją
1 czerwca 1927 roku.
Podobnie linia Zgierz-
Ozorków „pod parą” była
w latach 1922-1926.*



fol. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1898-2018

**Budynek drugiej
zajezdni tramwajowej
u zbiegu ulic
Kilińskiego
i Dąbrowskiej
(dziś Dąbrowskiego).**

*W 1923 roku nastąpiło
„umiastowienie” łódzkich
tramwajów. Przejęcie 1/3
akcji Kolei Elektrycznej
Łódzkiej przez Gminę Miejską
Łódź pociągnęło za sobą
liczne inwestycje – budowę
nowych linii, modernizację
istniejących i uruchomienie
drugiej remizy.*

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1898-2018

**Orkiestra zakładowa
Kolei Elektrycznej
Łódzkiej w roku 1921.**

W pierwszej połowie 1921 roku powstaje 11-osobowa orkiestra o charakterze taneczno-rozrywkowym. Jej członkowie to pracownicy Kolei Elektrycznej Łódzkiej zrzeszeni w Związku Zawodowym Pracowników Tramwajowych Polski. Działalność orkiestry była również źródłem dochodów oddziału łódzkiego Związku.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1898-2018

**Wagon typu Lilpop I
(wyprodukowany
w 1927 roku)
w zajezdni przy
ul. Tramwajowej,
ok. 1941 roku.**

Symboliem rozwijającego się miasta stały się tramwaje drugiej generacji. Wagony typu „Lilpop” (I, II, III), Simmering i Sanok (wszystkie o zbliżonej budowie i parametrach technicznych), były szybsze, mocniejsze i pojemniejsze od Herbrandów i innych wagonów starszej konstrukcji.



Fot. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi



fol. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1898-2018

**Wagon GE58 „Berlinka”
na moście nad Nerem
w Lutomiersku
w 1933 roku.**

Malownicza linia tramwajowa Konstanyntynów-Lutomiersk została otwarta 1 lipca 1929 roku (most w 1931 roku), głównie dla powetowania strat ŁWEKD wynikających z rozszerzenia granic Łodzi i straty koncesji na część linii Konstanyntynowskiej. Była to ostatnia inwestycja w połączenia podmiejskie.



fol. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1898-2018

**Węzeł tramwajowy
na Bałuckim Rynku,
lata 30. XX w.**

Świątecznym przykładem udanych inwestycji z czasów międzywojnia był węzeł, na którym bieg kończyły tramwaje miejskie, a rozpoczynały podmiejskie: do Aleksandra Łódzkiego, Zgierza i Ozorkowa. W czasie II wojny światowej znalazł się w obrębie getta, a po jej zakończeniu nie odzyskał dawnej świetności.

120
L. & T.
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1918-2018

Wagon silnikowy „Karlsruhe” na nowym węźle na pl. Niepodległości (wówczas Sued Ring) w dniu otwarcia, 19 czerwca 1943 roku.

Okres okupacji niemieckiej przyniósł umasowienie komunikacji tramwajowej w Łodzi (nowe, tańsze taryfy), nowinki techniczne – biletomaty uliczne oraz nowy sposób zakończenia linii, który zastąpił „weksle” – pętle: Kolej Obwodowa i Chojny (1941 r.) oraz Julianów (listopad 1942 r.).



foto. Walter Genewein; ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120
L. & T.
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1918-2018

Wagon silnikowy typu koblenckiego z wagonami towarowymi, ul. Łągiewnicka.

Ciemną stroną okupacji niemieckiej było utworzenie żydowskiej dzielnicy zamkniętej w dniu 30 kwietnia 1940 roku, gdzie dla potrzeb transportu wewnętrznego uruchomiono odrębne przedsiębiorstwo tramwajowe – Elektrische Strassenbahn-Getto – co było ewenementem w okupowanej Europie. Wtedy też do pracy „na tramwajach” po raz pierwszy przyjęto Żydów, nie zatrudnianych wcześniej z powodów religijnych (szabas, święta).



foto. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi

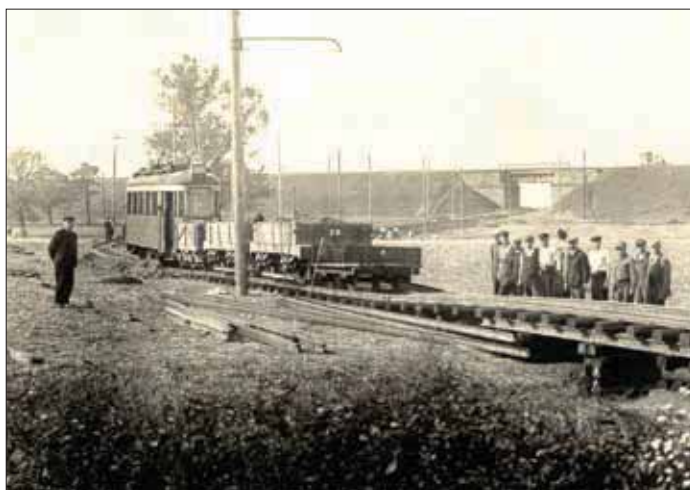


fat. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

70
L A T
ROKNIŚCISZY WYSTĘPOWEM
W ŁODZI
1948-2018

**Autobus Fiat 666 RN
na terenie zajezdni
Chocianowice,
ok. 1949 roku.**

Za początek komunikacji autobusowej w Łodzi przyjmuje się datę 11 października 1948 roku, kiedy to uruchomiono pierwszą linię A w relacji Plac Niepodległości – Józefów (ul. Rzgowska). Na zdjęciu pozuje motorniczy Wacław Malinowski.



fat. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120
L A T
ROKNIŚCISZY TRAMWAJOWEM
W ŁODZI
1958-2018

**Budowa linii
tramwajowej
na Stoki, 1948 rok.**

W ramach powojennego planu rozwoju sieci tramwajowej w Łodzi oddano do użytku wiele nowych linii tramwajowych, m.in. na Stoki (24.10.1948), Nowe Żółta (25.09.1949) i Retkinę (30.04.1955). Znakiem czasów nowego, socjalistycznego ustroju był duży udział „czynu społecznego” w pracach przy układaniu torów.

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1898-2018

**Fotografia
12 uczestniczek
pierwszego kursu
na motorniczego
dla kobiet, początek
kwietnia 1950 roku.**

Panie zadebiutowały w dniu 6 kwietnia 1950 roku, kiedy to obsługiwały 10 pociągów (brygad). Kobiety w służbie ruchu pojawiły się w 1942 r. jako konduktorki, co było swoistą rewolucją w Łodzi, bowiem dotychczas „na tramwajach” pracowali jedynie mężczyźni.



fol. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1898-2018

**Uroczysta inauguracja
wagonów typu 2N1,
zajezdnia przy
ul. Tramwajowej,
21 lipca 1950 roku.**

Tramwaje tego typu („N”, czyli normalny, standardowy) były pierwszą polską powojenną konstrukcją, zostały zbudowane w Stoczni Gdańskiej, a oprzyrządowanie zostało wyprodukowane w fabryce w Żychlinie i zamontowane już w Łodzi.



fol. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi



fol. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

70
LAT
KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ
W ŁODZI
1948-2018

Zdjęcie pracowników zajezdni Kraszewskiego wykonane z okazji 20. rocznicy jej uruchomienia, 1981 rok.

Pierwszą zajezdnią autobusową z prawdziwego zdarzenia był obiekt przy ul. Kraszewskiego 7/9, oddany do użytku w dniu 21 stycznia 1961 r. Kolejnymi zajezdniami autobusowymi były: Helenówek (otwarcie 1968 r.; adaptacja dawniej remizy tramwajowej), Limanowskiego oraz Nowe Sady (dwa nowe obiekty uruchomione odpowiednio w 1971 i 1976 roku).



fol. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1898-2018

Wagon typu 102NaW, ul. Letnia (dziś al. Włókniarzy), ok. 1974 roku.

Początek lat 70. XX wieku przyniósł koncepcję tzw. tramwaju szybkiego, czyli nową jakość w komunikacji miejskiej; szybkie i pojemne wazy kursujące na wydzielonych torowiskach z przystankami co 600-700 metrów. Widoczny na zdjęciu typ 102NaW (produkowany od 1972 r., było ich 20 szt.) oraz jego następcą – 803N (od 1973 r., 141 szt.) stały się wizytówką tego przeobrażenia.

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1898-2018

Pierwszy wóz typu 805N, ul. Nowatki przy krańcówce Przemyska, 1977 r.

Pierwsze dwa wozy – oznaczone początkowo przez producenta jako 105NW – przybyły do Łodzi na początku 1977 roku, otrzymały numery 460 i 459. Następne wozy przybyły wiosną 1978 roku i były oznakowane już jako 805N. Można było łączyć je w dwu- lub trzywagoneowe składy, co dawało dużą elastyczność w kształtowaniu obsługi komunikacyjnej miasta.



fol. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120
LAT
KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ
W ŁODZI
1898-2018

Makieta zajezdni tramwajowej przy ul. Telefonicznej, ok. 1986 roku.

Nowoczesną zajezdnię otwarto 15 marca 1986 roku. Na 10 hektarach wzniesiono: budynek podstacji, halę przegladów, budynek myjni, halę napraw i budynek warsztatowo-socjalny. Po raz pierwszy nie było konieczności adaptacji przedwojennych budynków dla potrzeb nowoczesnej floty tramwajowej. Telefoniczna była najmłodszą zajezdnią tramwajową w Polsce, aż do otwarcia nowego obiektu tego typu na poznańskim Franowie w 2014 roku.



fol. ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi



fol. Bartosz Stępień

25
LAT
MKA-ŁÓDŹ SP. Z O.O.
1993-2018

**Wozy GT6, GT8N
oraz 803N
(zmodernizowany),
zaj. Helenówek,
2009 rok.**

Dla potrzeb obsługi linii podmiejskich stworzono osobne spółki: w 1993 roku Międzygminną Komunikację Tramwajową z siedzibą na Helenówku (wówczas linie 41, 45, 46 i nocna 101) i Tramwaje Podmiejskie na Brusie (linia 43 i 43bis). Znakami rozpoznawczymi MKT były modernizacje przegubowych 803N i sprowadzanie używanych wozów z Niemiec i Austrii.



fol. Marek Krymarij

25
LAT
MKA-ŁÓDŹ SP. Z O.O.
1993-2018

**Niskopodłogowe
autobusy Mercedes-
Benz O405N,
czerwiec 1998 roku.**

Wprowadzone do eksploatacji w 1994 roku „czterystąpiętki” spotkały się z entuzjastycznym przyjęciem ze strony pasażerów i zapoczątkowały epokę autobusów niskopodłogowych w Łodzi. Niskopodłogowce stopniowo zastępowały tabor starszego typu z wysoką podłogą i zmieniły wizerunek komunikacji autobusowej.

25
LAT
MPK-ŁÓDŹ SP. Z O.O.
1992-2018

Busy Volkswagen Transporter przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, 2002 rok.

Z dniem 1 kwietnia 1994 roku w ramach struktury MPK-Łódź powołano do życia Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych, który na początku dysponował 11 wozami tego typu. Dzisiaj ZPON posiada 20 Fiatów Ducato, dzięki którym zapewnia transport osób niepełnosprawnych na terenie Łodzi w godz. 6-22.



foto. Marek Krymarys

25
LAT
MPK-ŁÓDŹ SP. Z O.O.
1992-2018

Niskopodłogowy tramwaj Cityrunner, 2002 rok.

Wprowadzenie do eksploatacji w 2002 roku 15 sztuk wozów tego typu było w Łodzi prawdziwą rewolucją, bowiem Cityrunner był pierwszym w Łodzi i w Polsce wagonem ze stuprocentowym udziałem niskiej podłogi. Pierwsze 2 sztuki przyjechały z Austrii w całości, następne 13 sztuk montowano z dostarczonych przez Bombardiera części w Zakładzie Remontu Taboru przy ul. Tramwajowej.



foto. Marek Krymarys

120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi



fol. Bartosz Stępień

25
LAT
MIAŁO ŁÓDŹ 27.7.1993
2018

**Pesa 122N,
al. Kościuszki,
2008 rok.**

Przebudowa trasy z Helenówka do Chocianowic w ramach Łódzkiego Tramwaju Regionalnego trwała rok, a tramwaje pojawiły się na nowej trasie w dniu 1 lipca 2008 r. Choć projekt miał ambicję sięgać do Żgierza i Pabianic, to jednak remont kapitalny linii tramwajowej objął tylko jej łódzki odcinek. Na linii 11, przebiegającej trasą ŁTR-u, pojawiło się 10 nowych, niskopodłogowych tramwajów typu Pesa 122N, wyposażonych w klimatyzację.



fol. Bartosz Stępień

25
LAT
MIAŁO ŁÓDŹ 27.7.1993
2018

**Pesa 122NaL,
przystanek
przeładkowy
Piotrkowska –
Centrum,
grudzień 2015 roku.**

Uroczyste otwarcie Trasy W-Z po gruntownej przebudowie odbyło się 30 października 2015 roku. Dla obsługi linii 10, biegnącej w tej relacji, zakupiono 22 sztuki nowoczesnych tramwajów Pesa 122NaL. W sercu miasta oddano natomiast do użytku punkt przeładkowy, nazywany przez mieszkańców Łodzi „stacją jednorozców” (z racji dachu utrzymanego w tęczy kolorystyce).

120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi



120
LATA
DZIAŁALNOŚCI
MPK-ŁÓDŹ

MPK-ŁÓDŹ **120** **120**
120 LAT DZIAŁALNOŚCI
MPK-ŁÓDŹ

PARADA TRAMWAJOWA

16 GRUDNIA 2018 r.

120 LAT KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ W ŁÓDZI



MPK-Łódź



1 stycznia 2018
25-lecie działalności
MPK-Łódź Sp. z o.o.



3 maja 2018
5-lecie funkcjonowania
Zajezdni Brus
w roli muzeum



3 sierpnia 2018
15-lecie uruchomienia
Tramwajowej Linii
Turystycznej w Łodzi



11 października 2018
70. rocznica uruchomienia
pierwszej linii autobusowej
w Łodzi



23 grudnia 2018
120-lecie uruchomienia
komunikacji tramwajowej
(I zarządem miejskiej)
w Łodzi.

www.mpk.lodz.pl/120lat
www.mpk.lodz.pl



facebook.com/mpklodz
facebook.com/trafficmpklodz



twitter.com/mpklodz



instagram.com/mpk_lodz



youtube.com/mpklodztraffic

Ochrona zabytków komunikacyjnych w Łodzi

13 lutego 1897 r. grupa łódzkich przedsiębiorców na czele z Juliuszem Kunitzerem uzyskała koncesję na budowę i eksploatację w Łodzi tramwaju elektrycznego. Inauguracja kursowania nowego środka transportu miała miejsce 23 grudnia 1898 r. Nieco ponad dwa lata później, w styczniu 1901 r., ruszyły pierwsze tramwaje podmiejskie do Pabianic i Zgierza¹. Przewozy prowadziły dwie firmy – Kolej Elektryczna Łódzka (KEŁ), prowadząca ruch tramwajów miejskich, oraz Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe (ŁWEKD), obsługujące trasy podmiejskie. Obaj przewoźnicy na przestrzeni lat dysponowali różnorodnym taborem – od lekkich doczep po ciężkie wagony silnikowe, fabrycznie nowe bądź pozyskane z innych miast, kilkunastoletnie (z Cieszyna) lub nawet kilkudziesięcioletnie (mocno już wyeksploatowane, sprowadzone z Niemiec i Austrii w okresie II wojny światowej). Wybrane egzemplarze były w ruchu przez kilka lub kilkanaście lat. Spora część taboru eksploatowana była natomiast przez kilkadziesiąt lat, nierzadko przez ponad pół wieku.

Wraz z powojenną odbudową Polski władze centralne podjęły decyzję o budowie w krajowych fabrykach znormalizowanych wagonów konstrukcji N. Pojazdy te trafiały stopniowo do wszystkich polskich miast eksploatujących tramwaje na podstawie rozdzielnika Ministerstwa Gospodarki Komunalnej. Do Łodzi pierwsze tego typu wozy, oznaczone jako 2N1, trafiły już w 1950 r. Ich udana konstrukcja, w połączeniu z rosnącymi potrzebami przewozowymi sprawiły, że na przestrzeni lat 1950–1971² do włókienniczego miasta w centrum Polski trafiło łącznie 760 „eNek”³ różnych odmian: 2N1, 2N2, 2ND, 5N oraz 5ND⁴.

Dostawy nowego taboru pozwoliły na sukcesywne wycofywanie najstarszych egzemplarzy oraz najmniej licznych przedstawicieli wybranych serii. Już na przełomie 1950 i 1951 r. miejski przewoźnik wycofał z ruchu wszystkie cztery posiadane przez siebie doczepki typu Landsberg, sprowadzone jeszcze w 1942 r. z Gorzowa Wielkopolskiego. Z czasem kasowano kolejne egzemplarze innych typów. Wybrane wagony silnikowe, np. Karlsruhe czy Baden, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi (MPK) przeznaczyło na cele gospodarcze, dzięki czemu były one eksploatowane jeszcze przez blisko dwie dekady. W latach 1952–1955 w zamian za nowe „eNki” do Bydgoszczy i Legnicy wysłano blisko trzydziestoletnie wagony typu Simmering I i II, Lilpop I oraz Sanok.

Na początku lat 60. XX w. MPK-Łódź przekazało na cele mieszkalne do własnego ośrodka wypoczynkowego, znajdującego się w Teofilowie k. Spały, 28 pudeł wagonów doczepnych pochodzących sprzed I wojny światowej: „petersburskich”, „belgijskich” oraz U104. Gdy po kilkunastu latach nietypowe altanki zostały zastąpione domkami letniskowymi, pojazdy trafiły do okolicznych mieszkańców. Osoby prywatne mogły nabyć wycofane z ruchu wagony również bezpośrednio od MPK-Łódź. Zwykle pojazdy kupowali pracownicy przedsiębiorstwa, bywały również inne przypadki. Przykładowo dwa lub trzy nadwozia wagonów silnikowych U104 zostały sprowadzone na teren przedszkola w okolicach Tuszyńna. Inny pojazd, GE58 „Berlinka”, w 1963 r. stał się świetlicą dla dzieci pn. „Jacek i Agatka”, znajdującą się przy ul. Bielańskiej, obok bloku nr 11.

Altankami stało się również większość doczep Sanok i Lilpop II, wycofywanych sukcesywnie na przełomie lat 60. i 70. XX w. Wagony opuszczające Łódź wyjeżdżały zazwyczaj z zajezdni Chocianowice, na terenie której znajdowały się specjalne podnośniki. Zakup doczepnych Lilpopów II w 1974 r. kosztował 754 zł. Znacznie więcej, bo aż 1141 zł, trzeba było zapłacić za „eNki”. W latach 1973–1991 sprzedano minimum 170 egzemplarzy tej popularnej konstrukcji. Najwięcej z nich, bo aż 43 sztuki, trafiło w latach 1981–1983 na teren ogródków działkowych w Słowiku, znajdujących się tuż obok trasy tramwajowej do Ozorkowa. W celu ograniczenia kosztów transportu w nowe miejsce pobytu część pojazdów holowano bezpośrednio po torowisku. Ostatnie „eNki” zostały przez MPK sprzedane najprawdopodobniej w lipcu 1990 r. Były to wagony z Brusa – 5N1 (4083) oraz 5ND1 (4569).

Warto w tym miejscu wspomnieć o jeszcze jednym wagonie, tym razem zachowanym w całości, jakim jest Herbrand GE58 nr 71 z 1910 r. Wóz ten w ruchu pasażerskim kursował przez niemal pół wieku – 28 maja 1958 r. skreślono go z inwentarza i przebudowano na pług. Tramwaj ten wyremontowano w 1968 r. w ramach przygotowań do obchodów 70-lecia łódzkiej komunikacji miejskiej. Stał się on pierwszym pojazdem historycznym w dziejach MPK⁵. Nadzór nad nim miał jeden z najstarszych wówczas pracowników przedsiębiorstwa – Mieczysław Janaszek.

Komunikację miejską w Łodzi obsługują również autobusy. Mieszkańcy mogli z nich skorzystać po raz pierwszy 11 października 1948 r.⁶ Po ulicach kursowało wówczas siedem pojazdów typu Fiat 666 RN. Co ciekawe, wozy te posiadały kierownicę z prawej strony. Z powodu dużej awaryjności wszystkie zostały sprzedane już po dwóch latach eksploatacji. W tym samym 1950 r. przywrócono na stan przedsiębiorstwa nieużywany przez kilka lat pojazd Büssing NAG, sprowadzony w 1941 r. przez okupantów do obsługi linii autobusowej A, przeznaczonej wyłącznie dla Niemców. Po trzech latach pojazd sprzedano do Gdańska. Kolejne konstrukcje również nie jeździły długo po łódzkich ulicach – ich eksploatacja nie trwała dłużej niż dziesięć lat. Dopiero masowe zakupy znacznie lepszych wozów – Ikarusów 620 oraz Jelczy „ogórków” – przyniosły pewną stabilizację.

W 1977 r. powstała Izba Tradycji MPK-Łódź. Jej pracownikiem został, wspomniany już wcześniej, Mieczysław Janaszek. Placówka podlegała bezpośrednio pod dział socjalny MPK, którym kierował Wiesław Krukowski, ówczesny dyrektor ds. pracowniczych. Instytucja gromadziła wszelkie dokumenty, fotografie i inne przedmioty związane z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej. Duża część zbiorów pochodziła od emerytowanych tramwajarzy, którzy przekazali pamiątki i spisali wspomnienia ze swojej pracy w 1973 r. z okazji jubileuszu 75-lecia łódzkiej komunikacji miejskiej.

Obserwując znaczny stopień modernizacji parku taborowego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Łodzi, a tym samym liczne wycofywanie z ruchu całych serii pojazdów, Naczelna Organizacja Techniczna (NOT) w 1978 r. wystąpiła do miejskiego przewoźnika z propozycją utworzenia Zakładowego Muzeum Techniki. Dyrekcja MPK przychyliła się do idei powstania takiej jednostki. Placówka miała powstać na terenie zajezdni Brus, która w związku z budową nowoczesnej zajezdni przy ul. Telefonicznej miała zostać zlikwidowana. Wówczas byłoby to pierwsze w Polsce Muzeum Komunikacji Miejskiej. Gromadziłoby ono zarówno tabor (również współczesny), jak i wszelkiego typu eksponaty dotyczące historii i funkcjonowania transportu publicznego. Ich rekonstrukcji mieli się podjąć członkowie NOT w czynnie społecznym.

Jeszcze pod koniec lat 70. XX w. rozpoczął się proces gromadzenia zabytkowego taboru na terenie obiektu przy ul. Konstantynowskiej 115. W latach 1978–1980 na Brus trafiły trzy autobusy – dwa Ikarusy starszej generacji (620 i 556) bezpośrednio po wycofaniu z ruchu oraz Star N52, który po pracy w MPK przez kilkanaście lat pracował dla klubu sportowego. Na cele historyczne przeznaczony został również wagon doczepny Lilpop LRL oraz – wyremontowany w 1981 r. – Lilpop III nr 158.

Ambitne plany utworzenia muzeum zostały zniweczone w okresie stanu wojennego. Trudna sytuacja polityczno-gospodarcza początku lat 80. XX w. doprowadziła do podejmowania przez decydentów wielu fatalnych w skutkach decyzji, rzutujących na późniejsze upamiętnianie historii transportu publicznego. Potwornym okrucieństwem było złomowanie niemal wszystkich jednostek taboru zgromadzonego na Brusie na poczet przyszłego Muzeum Komunikacji Miejskiej. Spośród pięciu egzemplarzy ocalał jedynie „świeżo” wyremontowany Lilpop III. Pozostałe byłyby dzisiaj unikatami.

Już na przełomie lat 70. i 80. XX w. w Łodzi zawiązała się niewielka grupa osób chcących ocalić komunikacyjną spuściznę regionu dla przyszłych pokoleń. Gdy w 1980 r. w Warszawie utworzony został Ogólnopolski Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej, łódzcy hobbyści postanowili przyłączyć się do jego prac. W połowie 1981 r. w imieniu Klubu nawiązali kontakt z władzami MPK, wskazując podstawowe cele swojej działalności, takie jak: zachowanie i zabezpieczenie taboru i sprzętu o charakterze zabytkowym oraz dokumentacji, skompletowanie pełnego zarysu historycznego poszczególnych przedsiębiorstw polskich, popularyzacja postępu technicznego i rozwoju komunikacji. Entuzjaści zaapelowali również do przewoźnika o odstąpienie

lub użyczenie im wszelkich wydawnictw historycznych i pamiątkowych, dotyczących komunikacji miejskiej.

Przy współpracy redakcji „Tramwajarza Łódzkiego”, wewnątrzzakładowego pisma MPK, w którym publikował Wojciech Źródłak (późniejszy wieloletni prezes KMST), pasjonaci podjęli działania na rzecz zachowania wybranych elementów umundurowania tramwajarzy, które z racji likwidowania obsługi konduktorskiej stawały się zbędne i były sprzedawane lub poddawane utylizacji. Na potrzeby Izby Tradycji udało się zabezpieczyć torby i szczytce konduktorskie, męskie płaszcze sukienne starego typu oraz historyczne czapki.

1 października 1981 r. powstała sekcja łódzka (późniejszy KMST) warszawskiego KMKM. Głównymi postulatami organizacji stało się utworzenie Muzeum Komunikacji Miejskiej w zajezdni Brus oraz spisanie monografii historycznej dotyczącej dziejów transportu publicznego. Entuzjaści zainicjowali też proces wyszukiwania i gromadzenia wszelkich pamiątek tramwajowych, w tym taboru. Początkowo sekcja liczyła czternastu członków, z czasem jednak sukcesywnie się rozrastała. Utworzono w niej cztery grupy tematyczne: badań społecznych, inwentaryzacji i dokumentacji, rekonstrukcji zabytkowego taboru i dokumentacji fotograficznej. Informacje o działalności hobbystów zamieszczano na łamach „Tramwajarza Łódzkiego”.

Ważnym elementem działalności członków Klubu było prowadzenie akcji uświadamiania pracowników MPK o wartości historycznej przedmiotów i dokumentów, które mogły zostać zlikwidowane. Efektem podjętych działań było zachowanie wielu eksponatów dla przyszłych pokoleń. Przychylność ze strony pracowników przedsiębiorstwa doprowadziła do odnowienia w 1988 r. nietypowym sposobem kolejnego zabytku – wagonu Lilpop II z 1929 r. Niewiele jednak brakowało, aby pojazd ten, wraz z młodszym egzemplarzem tego samego producenta (Lilpopem III z 1939 r.), bezpowrotnie przepadł już na początku lat 80. XX w. Wówczas, w okresie stanu wojennego, komisarz pracujący w MPK zarządził kasację zbędnego taboru, zgromadzonego w zajezdni Chocianowice. Łut szczęścia sprawił, że nieznacznie wcześniej, oddany swej pasji Wojciech Źródłak wszedł na teren zakładu i na obu wagonach wymalował farbą, niemający wówczas żadnego formalnego znaczenia, napis „Własność Muzeum Komunikacji Miejskiej”. Dzięki tej czynności oba pojazdy są dziś chlubą przewoźnika.

Do kolekcji historycznego taboru MPK dołączył wkrótce skład zabytkowych wagonów 5N i 5ND z lat 1960–1961. Renowację tych pojazdów pracownicy przedsiębiorstwa przeprowadzili w 1990 r. Niestety nie udało się zachować kilku innych przedwojennych wagonów ze wspomnianej wcześniej fabryki. Po kilkuletniej służbie w roli wozów technicznych zostały odstawione na tyłach zajezdni Chocianowice, gdzie spędziły nawet po kilkanaście lat w oczekiwaniu na dalsze decyzje. Pomimo wstępnego zakwalifikowania ich na cele muzealne zostały pocięte na złom do 1992 r.

Ważnym wydarzeniem, mającym wpływ na wzrost zainteresowania ochroną zabytków transportowych regionu, był hucznie obchodzony jubileusz 100-lecia

komunikacji miejskiej w Łodzi. Po tym czasie znacznie zwiększyła się liczba członków Klubu Miłośników Starych Tramwajów. Pojawiły się również osoby, które postanowiły zakupić i przywrócić do ruchu wybrane jednostki taboru.

Pierwszym hobbystą posiadającym zabytkowy tramwaj stał się Tomasz Adamkiewicz. W 1998 r. odkupił on z działki w Wiśniowej Górze pudło doczepki typu Sanok, kursującej po ulicach Łodzi w latach 1929–1973. Dzięki przychylności kierownictwa spółki Międzygminna Komunikacja Tramwajowa (MKT) pojazd trafił do zajezdni na Helenówku, gdzie rozpoczęła się jego renowacja. Ponieważ spółka MKT nie dysponowała żadnym pojazdem historycznym, właściciel zdecydował o przebudowie Sanoka na wagon silnikowy. Pieczołowicie przeprowadzony remont tramwaju zakończył się w połowie 2010 r.

Tomasz Adamkiewicz w 2004 r. był również właścicielem nieco młodszej altanki – Lilopa III nr 154 z 1939 r. Z uwagi jednak na znaczny koszt i czas odbudowy wagonu właściciel zdecydował o wymianie pojazdów z Miejskim Zakładem Komunikacyjnym w Bydgoszczy na – wykorzystywany dotąd jako gospodarczy – tramwaj typu 5N, również o numerze 154, z 1957 r. Po kilkumiesięcznym remoncie „eNka” powróciła do ruchu w 2005 r. Trzy lata później, w 2008 r., do kolekcji dołączyła również doczepka 5ND nr 702 z 1959 r. W Łodzi była ona eksploatowana do 1980 r., kiedy stała się altanką. W najbliższym czasie planowany jest jej remont. Ostatnim pojazdem Tomasza Adamkiewicza jest wagon towarowy ŁWEKD z 1916 r. wybudowany przez łódzkie zakłady J. John. Wszystkie cztery wyżej wymienione egzemplarze od 2013 r. stacjonują w Zajezdni Muzealnej Brus.

Z czasem zwiększała się liczba taboru historycznego w zbiorach prywatnych. W 2002 r. miłośnik autobusów, Szymon Janiszewski, zakupił Jelcza 043 z 1976 r. Po dwuletniej renowacji pojazd został przywrócony do ruchu i cieszył się dużym zainteresowaniem pasażerów, biorących udział w przejazdach okolicznościowych. Niestety, wysokie koszty utrzymania wozu wymusiły jego sprzedaż w 2007 r.

3 sierpnia 2003 r. z inicjatywy Klubu Miłośników Starych Tramwajów uruchomiona została linia turystyczna „0”, obsługiwana składem zabytkowych wagonów 5N+5ND z lat 1960–1961. Przedsięwzięcie cieszyło się dużym zainteresowaniem turystów, dlatego było kontynuowane w kolejnych latach. Od 2012 r. w wakacyjne niedziele zabytkowy skład pokonuje malowniczą trasę do Lutomińska jako linia 43.

W latach 2003–2004 członkowie KMST zakupili z działek trzy pudła wagonów pochodzących sprzed I wojny światowej – Herbrandy VNB-125 i U107c oraz doczepę „belgijską”. Tym samym pojawiła się szansa na ich renowację w odległej przyszłości. Pierwszy z wymienionych pojazdów pochodzi z pierwszej dostawy tramwajów do Łodzi w 1898 r. i pomimo katastrofalnego stanu technicznego jest cennym zabytkiem w zbiorach.

22 września 2006 r. w budynku przy ul. Wierzbowej 51 otwarte zostało Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź. Powstało na bazie dotychczasowej

Izby Tradycji. Kustoszem placówki został Włodzimierz Hyży, któremu pomaga Bartosz Stępień. W instytucji, będącej komórką organizacyjną Działu Promocji MPK, znalazły się wszelkiego rodzaju przedmioty dotyczące komunikacji miejskiej w Łodzi i regionie oraz niezbędne pomoce naukowe. W muzeum znajduje się również sklepik z pamiątkami. Pierwotnie placówka zajmowała również dwa tory Zakładu Techniki, na których wyeksponowane były pojazdy zabytkowe, jednak w związku z licznymi modernizacjami taboru, przeprowadzanymi tam przez przedsiębiorstwo, w 2009 r. ruchome zabytki MPK trafiły na teren zajezdni Dąbrowskiego.

W połowie 2006 r. MPK-Łódź zakończyło eksploatację autobusów Jelcz M11. Staraniem hobbystów jeden egzemplarz (nr 2904 z 1989 r.) przeznaczono na cele historyczne. W ciągu dwóch lat dołączył do niego również pług odśnieżny na bazie Jelcza „ogórka” oraz Ikarus 280 nr 3096 z 1990 r. W 2008 r. wszystkie trzy wozy trafiły na teren bazy MPK przy ul. Tramwajowej, skąd było przejście do muzeum. Rok później pojazdy przetransportowano na teren zajezdni Dąbrowskiego, a po jej likwidacji w 2011 r. na teren zajezdni tramwajowej na Helenówku. W 2013 r. autobusy przewieziono na teren Zajezdni Muzealnej Brus. W 2017 r. Jelcz M11 oraz Ikarus 280 zostały wystawione na sprzedaż i ostatecznie złomowane.

W 2008 r. sympatycy autobusów zrzeszeni w grupie „Busłodz” na czele z Przemysławem Bakajem postanowili zakupić ostatniego Ikarusa 260 eksploatowanego w Miejskim Zakładzie Komunikacyjnym w Pabianicach, a wcześniej w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Łodzi. Dysponując również innymi kultowymi pojazdami z końca PRL-u hobbysci organizowali wiele imprez tematycznych, upamiętniając historię trakcji autobusowej w regionie łódzkim. W 2012 r. zawiązała się jeszcze jedna „ekipa” entuzjastów – Grupa Czerwony Ikarus.

Z początkiem 2009 r. Klub Miłośników Starych Tramwajów stał się właścicielem zabytkowego wagonu 803N nr 23 z 1974 r. Dzięki przychylności władz spółki Międzygminna Komunikacja Tramwajowa pojazd zakupiony został za relatywnie niewielką kwotę. Niestety w wyniku awarii z czasów eksploatacji nie był w stanie poruszać się samodzielnie. W styczniu 2009 r. został odholowany na teren zajezdni Dąbrowskiego, gdzie stacjonowały już inne zabytki. W 2012 r. pojazd został wymieniony na inny, tym razem sprawny, wagon tego typu – kremowo-czerwony nr 2 z Brusa.

31 marca 2012 r. działalność przewozową zakończyły obie spółki obsługujące linie tramwajowe wychodzące poza granice miasta Łodzi. Wraz z likwidacją spółki Tramwaje Podmiejskie, a tym samym niepewnym dalszym losem zajezdni Brus, członkowie Klubu Miłośników Starych Tramwajów powzięli inicjatywę utworzenia na terenie obiektu przy ul. Konstantinowskiej 115 Muzeum Komunikacji Miejskiej. Inicjatywę KMST poparło Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Towarzystwo Opieki nad Zabytkami Oddział w Łodzi oraz senator Ryszard Bonisławski. Dzięki przychylności władz miasta społeczną opiekę nad obiektem przejął KMST.

Rozpoczęło się wówczas porządkowanie terenu zajezdni, gromadzenie zabytkowego taboru i przygotowywanie wystaw.

Od 2012 r. członkom Klubu udało się pozyskać jeszcze kilka wagonów, wśród których są zarówno pojazdy przegubowe 803N, jak i wagony konstrukcji N, szczególnie techniczne, oraz wagon towarowy platforma Gregga. Wszystkie egzemplarze można podziwiać na terenie Zajezdni Muzealnej Brus, udostępnianej zwiedzającym od połowy 2013 r. Obiekt cieszy się dużym zainteresowaniem ze strony zwiedzających, co wskazuje na konieczność utworzenia w przyszłości w tym miejscu Muzeum Komunikacji Miejskiej.

Klub Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi

Idea powołania stowarzyszenia zajmującego się tematyką transportu publicznego powstała na gruncie warszawskim pod koniec 1979 r. w gronie ośmiu osób zainteresowanych historią i funkcjonowaniem komunikacji miejskiej i kolei. Byli to: Witold Jeleń, Tadeusz Dąbrowski, Marek Moczulski, Józef Socha, Bogdan Pokropiński, Andrzej Szymiczek, Jan Tarczyński oraz Leszek Pohoryles. Po kilku miesiącach starań, 11 kwietnia 1980 r. doszło do zawiązania nowej organizacji – Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. W spotkaniu założycielskim, na terenie Klubu Oficerskiego przy ul. Sanockiej w Warszawie (działającym w ramach Ośrodka Społeczno-Wychowawczego na Ochocie), wzięło udział zaledwie siedmiu pasjonatów. Z czasem liczba hobbystów zrzeszonych w KMKM zwiększała się.

W połowie 1981 r. miłośnicy tramwajów z Łodzi podjęli starania na rzecz utworzenia pierwszej regionalnej sekcji Klubu. W przekonaniu o słuszności tego typu inicjatywy utwierdziło ich spotkanie z kierownictwem Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego oraz działania i wysiłki pojedynczych pracowników MPK na rzecz zachowania zabytków transportu miejskiego. Pierwsze spotkanie robocze, w wyniku którego zawiązała się grupa założycielska łódzkiej sekcji Klubu, odbyło się 18 sierpnia 1981 r., w siedzibie redakcji „Tramwajarza Łódzkiego” przy ul. Tramwajowej 10/12/14. Wzięli w nim udział Witold Talar i Janusz Kowalski (pracownicy Ośrodka Badawczo-Rozwojowego MPK), Zbigniew Szafrąński (student Politechniki Łódzkiej) oraz Wojciech Źródłak (redaktor „Tramwajarza Łódzkiego”). Omówili oni również podstawowe problemy organizacyjne i perspektywy funkcjonowania Sekcji.

1 października 1981 r. w siedzibie redakcji wspomnianego wewnątrzzakładowego pisma MPK odbyło się zebranie założycielskie Sekcji Łódzkiej Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Członkowie Klubu regularnie spotykali się w każdy pierwszy wtorek miesiąca o godz. 17 w redakcji „Tramwajarza Łódzkiego”. Wybuch stanu wojennego zawiesił działalność Klubu jedynie na dwa miesiące. Po dwóch latach funkcjonowania Sekcji opracowany został jej statut. Uwzględnił on patronat ze strony Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Łodzi, wskazywał teren działalności stowarzyszenia – obszar usług transportowych MPK-Łódź,

przedstawiał również, wspomniane w poprzedniej części pracy, perspektywy działalności – utworzenie Muzeum Komunikacji Miejskiej i przygotowanie jubileuszowej monografii historycznej.

W skład Zarządu Sekcji wchodził przewodniczący, jego zastępca oraz etatowy pracownik Izby Tradycji MPK-Łódź, mogący pełnić jednocześnie funkcje w Zarządzie Sekcji. W razie potrzeby skład Zarządu mógł zostać rozszerzony o nowe osoby, np. skarbnika czy sekretarza. Wszelkie decyzje członków Klubu miały zapadać zwykłą większością głosów, przy obecności co najmniej 2/3 osób uprawnionych do głosowania.

Z inicjatywy Mirosława Zbigniewa Wojalskiego w 1994 r. Sekcja Łódzka KMKM usamodzielniała się i przyjęła obecną nazwę – Klub Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi – bardziej adekwatną do profilu jego działalności. Pięć lat później Klub został zarejestrowany jako stowarzyszenie zwykłe. Podczas walnego zebrania KMST, które odbyło się 1 października 2003 r., członkowie jednogłośnie postanowili o przekształceniu stowarzyszenia zwykłego w stowarzyszenie prawne. Krajowy Rejestr Sądowy zatwierdził zmiany 14 października 2004 r., otwierając tym samym nowy rozdział w działalności Klubu. Stowarzyszenie zarejestrowane jest w Łodzi przy ul. Tramwajowej 6.

Ważnym dokumentem zwiększającym rangę KMST było nadanie mu uprawnień Społecznego Opiekuna Zabytków. Zaświadczenie takie, jako pierwszy (i jak dotychczas jedyny) podmiot zbiorowy w województwie łódzkim, Klub Miłośników Starych Tramwajów otrzymał 19 marca 2015 r. z rąk prezydent Łodzi Hanny Zdanowskiej. Należy podkreślić, że dokumentem takim nie dysponuje żadna inna organizacja zajmująca się ratowaniem dziedzictwa komunikacyjnego. Dodatkowo aż trzech członkowie Klubu – Jakub Tarka, Mirosław Zbigniew Wojalski i Michał Chylak – tytuł taki zdobyli indywidualnie, również z uwagi na pomoc w ratowaniu zabytków niezwiązanych z transportem⁷.

Członkami KMST jest obecnie (stan z czerwca 2018 r.) 116 osób, a w ciągu 37 lat działalności stowarzyszenia przewinęło się przez nie 377 osób. Wielu czynnie angażuje się w działalność Klubu, co zostało przedstawione w dalszej części pracy. Przed nimi pojawią się wkrótce nowe możliwości – w tym zatrudnienie w roli pracownika Klubu – wynikające z rozpoczęcia przez KMST działalności gospodarczej. Odpowiedni zapis w tej sprawie znajduje się w najnowszym statucie Klubu, uchwalonym podczas walnego zebrania członków 5 września 2018 r.

Przez pierwsze dwa lata prezesem KMST był Paweł Szybilski, zastąpiony w 2001 r. przez Łukasza Stefańczyka. W skład zarządu, wybranego 3 października 2001 r., weszli jeszcze: Robert Szewczyk (wiceprezes), Radosław Michalak (sekretarz), Włodzimierz Hyży (skarbnik), Antoni Makowski, Paweł Szybilski oraz Jerzy Wojtowicz (członkowie zarządu). Od 2003 r. zarząd wybierany jest na trzyletnią kadencję i składa się z dziewięciu, a nie jak dotychczas, siedmiu członków. 1 października 2003 r. podczas



walnego zebrania Klubu ponownie wybrano Łukasza Stefańczyka na funkcję prezesa KMST, pozostałe funkcje pełnili: Jerzy Wojtowicz i Jan Szulew (wiceprezesi), Antoni Makowski i Bartosz Stępień (sekretarze), Rafał Mateja (skarbnik), Wojciech Źródłak, Paweł Szybilski oraz Robert Szewczyk (członkowie zarządu). Zarówno Jerzy Wojtowicz, jak i Rafał Mateja pełnią swoje funkcje nieprzerwanie do dnia dzisiejszego.

W 2006 r. prezesem Klubu został Bartosz Stępień. 3 października 2012 r., podczas walnego zebrania sprawozdawczo-wyborczego, wyłoniony został kolejny prezes Klubu – Jakub Tarka. Aktualnym prezesem Klubu jest Konrad Palu-

siński. Kolejne funkcje pełnią: Jakub Tarka i Jerzy Wojtowicz (wiceprezesi), Tomasz Andrzejewski i Daniel Siwak (sekretarze), Rafał Mateja (skarbnik) oraz Bartosz Stępień, Paweł Kaźmierczak i Michał Wądołowski (członkowie zarządu).

Klub nie jest właścicielem ani dzierżawcą żadnej nieruchomości. Dzięki uprzejmości władz miasta użytkuje on teren Zajezdni Muzealnej Brus i udostępnia obiekt szerokiej publiczności podczas cyklicznych dni otwartych, imprez specjalnych i innych przedsięwzięć, również indywidualnych. Na terenie zajezdni przy ul. Konstantynowskiej 115 stacjonuje tabor będący własnością KMST, znajduje się tam również istotna część zbiorów stowarzyszenia, m.in. zdjęcia, bilety, kasowniki, tablice, sygnalizatory, słupki przystankowe, rozkłady jazdy, mierniki energii elektrycznej oraz medale, dokumenty i inne odznaczenia przyznane Klubowi. Na potrzeby prowadzonych przez KMST remontów taboru na Brusie znajdują się przedmioty niezbędne do prac renowacyjnych. Są to zarówno narzędzia, jak i inne pomocne przedmioty. Jest tam również stosunkowo duża liczba części zamiennych do eksploatowanych przez Klub wagonów, takich jak szyby czy lampy.

Najistotniejszym składnikiem majątku Klubu Miłośników Starych Tramwajów są zabytkowe wagony. Na chwilę obecną (czerwiec 2018 r.) KMST jest właścicielem dziewięciu jednostek taboru. Najstarszymi egzemplarzami są trzy wraki wozów pochodzących sprzed I wojny światowej: silnikowe Herbrandy VNB-125 nr 11 z 1898 r. i U107c nr 336 z 1911 lub 1914 r. oraz doczepka „belgijska” nr 371 z 1910 r. Ich renowacja w przyszłości będzie wymagała znacznych nakładów finansowych, niemożliwych do zrealizowania wyłącznie z budżetu Klubu. Kolejne trzy wagony z zasobu stowarzyszenia są pojazdami technicznymi. Z końca lat 20. XX w. pochodzi platforma Gregga nr 38, która ma szansę w najbliższym czasie doczekać się renowacji. Sprawne za to są dwie „eNki”: 2N2 nr 92031 z 1956 r. (pług wirnikowy, pozyskany w 2006 r.) oraz 5N nr 109 z 1959 r. (wóz do montażu sieci górnej). W remoncie znajduje się aktualnie wagon 5N nr 4092 z 1961 r. Jest to pojazd w wersji zmodernizowanej na jednokierunkową.

Chlubą KMST są w pełni sprawne wagony przegubowe typu 803N – klasyczny, nr 2 z 1973 r. oraz zmodernizowany, nr 37 z 1974 r. Oba pojazdy pojawiają się na ulicach miasta podczas przejazdów okolicznościowych realizowanych przez stowarzyszenie, obsługują też specjalną linię dowozową S2 (wcześniej także S1 i S), uruchamianą podczas wybranych dni otwartych na terenie Zajezdni Muzealnej Brus. Dodatkowo warto wspomnieć, że cztery tramwaje MPK-Łódź, stacjonujące z inicjatywy KMST na Brusie, zostały użyczone KMST. Wśród nich jest wagon GT6 nr 1042 z 1957 r., którego długoletnia eksploatacja, również na terenie Łodzi, sprawia, że warto go zachować dla potomnych. W przypadku znalezienia źródeł finansowania planowana jest renowacja tego pojazdu do stanu z 1990 r., tj. z początku kursowania po łódzkich torowiskach. 18 czerwca 2018 r. MPK-Łódź użyczyło Klubowi jeszcze trzy inne wagony: dwa tramwaje techniczne: 2N2 nr 12011 z 1953 r. i transportowy 5N nr

12050 z 1960 r. oraz pasażerski 805Na nr 2394 z 1979 r. Pojazd ten w trakcie jednego z remontów, przeprowadzanych w latach 90. XX wieku, otrzymał nadwozie z wagonu 805N z lat 1977–1978. Jeśli uda się go wyremontować, zostanie mu przywrócony pierwotny wygląd.



Pierwotne logo Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi, zaprojektowane w 1994 r. przez Wojciecha Dębskiego



Klub Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi

Współczesne logo Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi, obowiązujące od 2013 r. Jest ono modyfikacją dotychczasowego logotypu, zaprojektowanego przez Wojciecha Dębskiego



Okolicznościowe logo Klubu, zaprojektowane przez Bartosza Stępnia w 2011 r.



Okolicznościowe logo Klubu, zaprojektowane przez Rafała Mateję w 2016 r.

Na zebraniu założycielskim Sekcji Łódzkiej Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie przyjęto stały termin zebrań członkowskich – każdy pierwszy wtorek miesiąca o godz. 17 w siedzibie redakcji „Tramwajarza Łódzkiego” przy ul. Tramwajowej 10/12/14. Spotkania odbywały się tam przez dwa lata. Podczas spotkania miłośników z władzami MPK-Łódź 5 października 1983 r. uzgodniono przekazanie hobbystom w użytkowanie dwóch pomieszczeń w zajezdni autobusowej przy ul. Limanowskiego 147. Wiosną 1984 r. nastąpiła kolejna zmiana miejsca odbywania zebrań klubowych. Począwszy od czerwca pasjonaci spotykali się w pomieszczeniu Izby Tradycji na terenie Ośrodka Badawczo-Rozwojowego MPK przy ul. Helskiej 11. W kolejnych latach miejsca zebrań klubowych zmieniały się wielokrotnie.



Członkowie Sekcji Łódzkiej Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie podczas jednego ze spotkań członkowskich, 5 kwietnia 1988 r.
Foto: Dariusz Kaźmierczak, ze zbiorów Arkadiusza Kaźmierczaka

22 września 2006 r. w budynku przy ul. Wierzbowej 51 otwarte zostało Muzeum Komunikacji Miejskiej, gdzie spotkania klubowe odbywają się regularnie w pierwsze środy miesiąca o godz. 18. Na koniec warto wspomnieć o istniejących założeniach dotyczących prawdopodobnej przeprowadzki MPK-Łódź w zupełnie inne rejony miasta. W perspektywie kilkuletniej możliwe jest przeniesienie całości kompleksu spółki, zlokalizowanego pomiędzy ul. Tramwajową i Wierzbową, w tym również Muzeum Komunikacji Miejskiej. Jeśli tak się stanie, konieczne będzie znalezienie nowego miejsca odbywania spotkań Klubu, adekwatnego do liczby jego członków. Z pewnością, obserwując dużą przychylność ze strony miejskiego przewoźnika, nie powinno być z tym problemu.

Bibliografia:

1. „Pantograf” 2001, 2003, 2005.
2. „Tramwajarz Łódzki” 1978, 1981.
3. A. Lubka, M. Stiasny, *Atlas tramwajów*, Poznań 2011.
4. B. Gortat, *Klub Miłośników Startych Tramwajów*, „Kronika Miasta Łodzi” 2013, nr 2, s. 181–190.
5. W. Źródłak, *35 lat Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi. Pasjonaci i realiści*, „Kronika Miasta Łodzi” 2016, nr 3, s. 189–199.
6. W. Źródłak, J. Wojtowicz, J. Tarka, *Juliusz Kunitzer. Ojciec łódzkich tramwajów*, Łódź 2015.
7. Dokumenty z początków działalności Klubu ze zbiorów Wojciecha Źródłaka.

Źródła internetowe:

1. <http://gtlodz.eu>, <http://kmmk.waw.pl>, <http://kmst.pl>, <http://mkmlodz.webd.pl>, <http://www.kmst.mpk.lodz.pl>, <http://www.ochrona.zabytki.lodz.pl>

Przypisy:

1. Odpowiednio 17 i 19 stycznia 1901 r.
2. W 1971 r. do Łodzi trafiły wagony z Bielska-Białej, która jako ostatnia w Polsce zlikwidowała swoją sieć tramwajową.
3. „eNka” to potoczne określenie wagonów konstrukcji N różnych odmian.
4. Odpowiednio 2N1 – 48 szt., 2N2 – 116 szt., 2ND – 10 szt., 5N – 210 szt., 5ND – 376 szt.
5. Kolejne numery taborowe wagonu: 71 (do 1958 r.), 3086 (1958–1968), 1 (1968–1995), 71 (od 1995 r.).
6. Wcześniej, w trakcie II wojny światowej, istniała wprawdzie linia autobusowa A, jednak była ona dostępna wyłącznie dla Niemców.
7. Jakub Tarka uprawnienia Społecznego Opiekuna Zabytków otrzymał 6 kwietnia 2009 r., Mirosław Zbigniew Wojalski 12 lipca 2010 r., a Michał Chylak 14 lutego 2011 r.

Zajezdnia Muzealna Brus

Zajezdnia tramwajowa na Brusie, gdy funkcjonowała, była najmniejszą zajezdnią tramwajową w Polsce. Znajduje się w Łodzi przy ul. Konstancyńskiej 115 (róg ul. Lontowej). Uroku dodaje jej wyjątkowy charakter miejsca, którego infrastruktura w większości pozostała niezmienną od czasu jej otwarcia. Została wybudowana przez Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe w 1910 r. w celu obsługi powstającej linii tramwajowej do Konstancyńowa, którą otwarto 17 grudnia 1910 r. Datę tę należy przyjąć za początek pracy tej remizy.

Największym budynkiem znajdującym się na terenie zajezdni jest dwunawowa hala długości 100 m, z czterema torami o długości 97 m w części postojowej oraz jednym torem długości 82 m w hali remontowej. Po wschodniej stronie hali znajduje się tor okalający całą zajezdnię. Prowadzi on do czterotorowego pola postojowego i trójkąta manewrowego, z którego tramwaje mogą wyjechać w kierunku Łodzi lub w przeciwną stronę – do Konstancyńowa Łódzkiego i Lutomyrska. Tory te – wraz ze „ślepo” zakończoną bocznica zlokalizowaną tuż przy hali (od strony zachodniej) – powstały etapami w latach 50. i 60. XX wieku. Przy torze okalającym zajezdnię od strony hali remontowej zlokalizowano stanowisko do sprawdzania pantografów. Po jego wschodniej stronie znajduje się plac postojowy dla autobusów, skąd prowadzi krótka asfaltowa droga do ul. Konstancyńowskiej. Po jej lewej stronie znajdują się jeszcze dwa budynki – ciągle czynna kuźnia, okazjonalnie udostępniana zwiedzającym, oraz hydrofornia.

Od strony ul. Lontowej znajduje się trójkąt manewrowy, a dalej brama wjazdowo-wyjazdowa z torami prowadzącymi do hali. Po zachodniej stronie torów – na bocznicę – są usytuowane zabytkowe wagony towarowe, a za nimi niewielki magazyn. Za bramą znajduje się niewielki budynek gospodarczy i przyległe do niego dawne biuro zajezdni. W piwnicy tego budynku jest niewielki magazyn. Przy wejściu do budynku biurowego znajduje się brama wjazdowa dla autobusów i furtka. Po prawej stronie stoi dawny budynek administracyjny w kształcie niezmiennym od 1910 r. Piętrowy obiekt posiada wejścia zarówno z wewnątrz, jak i spoza zajezdni, od strony przystanku tramwajowego. Z tyłu zajezdni mieszczą się jeszcze dwa pomieszczenia – dawna hala maszynowa, będąca dzisiaj podstacją trakcyjną oraz zlokalizowana za nią wieża ciśnień. Większość znajdujących się tu budynków powstała z czerwonej cegły w okresie budowy obiektu.

Zajezdnia Brus od czasu rozpoczęcia jej eksploatacji przez Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe obsługiwała wyłącznie linię tramwajową

do Konstytucyjowa i Lutomiarska. Stacjonowały tu, używane już wcześniej przez ŁWEKD, wagony GE58 wraz z doczepami GE i U104. Na terenie Łodzi przewoźnikiem tramwajowym była Kolej Elektryczna Łódzka. Obie spółki – KEŁ i ŁWEKD – w 1948 r. zostały połączone tworząc Miejskie Zakłady Komunikacyjne. Trzy lata później, w 1951 r., MZK zmieniają nazwę na Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi, które z początkiem 1993 r. zostaje przekształcone w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością.

W 1954 r., po sprowadzeniu na Brus dwóch wagonów typu Lilpop III, zajezdnia przy ul. Konstytucyjowskiej zaczęła obsługiwać miejskie linie tramwajowe. Były one najmłodszymi wagonami na zajezdni, bowiem większość zgromadzonego na niej taboru została wyprodukowana jeszcze przed pierwszą wojną światową. W 1959 r. zajezdnia Brus otrzymała swój pierwszy fabrycznie nowy wagon – 5N1 nr 27 rodzimej produkcji. W wakacje tego roku dotarły tu kolejne nowe wagony silnikowe, a w 1960 i 1961 r. wagony doczepne 5ND1. Wagony konstrukcji N królowały w tym miejscu aż do zakończenia ich eksploatacji w Łodzi w dniu 28 października 1991 r. W 1990 r. zajezdni tramwajowej nr 4 przydzielono osiem wagonów typu GT6 z lat 1957, 1960 i 1962, подарowanych Łodzi przez niemieckie Bielefeld w ramach współpracy obu miast.

W 1991 r. z Chocianowic przeniesiono tu kilkanaście szybko-bieżnych wagonów przegubowych Konstal 803N, wyprodukowanych w Chorzowie w latach 1973–1975. Dwanaście z nich, wraz z wagonami GT6, przeszło na stan spółki Tramwaje Podmiejskie, utworzonej 1 lutego 1994 r. w celu obsługi podmiejskiej linii tramwajowej do Konstytucyjowa i Lutomiarska. Siedzibą firmy stała się zajezdnia na Brusie. Spółka od 20 lipca 1999 r. aż do końca swojej działalności w dniu 31 marca 2012 r. świadczyła też przewozy autobusowe na linii 97 oraz innych. W połowie 2005 r. spółka sprowadziła na testy wagon Düwag M8S z Essen, a w 2010 r. pozyskano sześć wagonów przegubowych z Grudziądza, eksploatowanych wcześniej w Niemczech, w Mannheim i Würzburgu – cztery wagony GT6 oraz dwa wagony GT6ZR. Był to ostatni tabor liniowy sprowadzony na dawną „IV zajezdnię”.

Na przestrzeni lat Brus obsługiwał linie tramwajowe, przebiegające najczęściej w niewielkiej odległości od miejsca położenia: 3, 8, 9, 9 bis, 12, 13, 17, 17 bis, 23, Z, Z2, 45 oraz 43 i 43 bis¹. Oprócz trzonu swojej pracy, czyli linii podmiejskiej, której przyszłość na początku lat 90. XX w. była niepewna, była to np. trasa na Nowe Żółtno, zawieszona w 1992 r., a trzy lata później, decyzją Rady Miejskiej, formalnie zlikwidowana. Warto w tym miejscu wspomnieć, że na początku lat 80. również zajezdnia Brus groziła likwidacją. Planowano wówczas rozbudować łódzką sieć tramwajową i w związku z tym zbudować dużą i nowoczesną zajezdnię przy ul. Telefonicznej. Kryzys gospodarczy lat 80. XX w. urealniał te plany – sieci nie rozbudowano, a zajezdnia otwarta została dopiero 15 marca 1986 r. Wizja likwidacji zajezdni zdezaktualizowała się dopiero w 1994 r., wraz z powstaniem spółki Tramwaje Podmiejskie.

W 1978 r. Naczelna Organizacja Techniczna² zaproponowała władzom MPK utworzenie Zakładowego Muzeum Techniki. Pomysł ten dyrekcja

firmy zaakceptowała. Muzeum chciano utworzyć w zajezdni Brus, której teren miał przejąć rozbudowujący się Park Kultury i Wypoczynku na Zdrowiu. Wówczas obiekt byłby pierwszą tego typu placówką muzealną w Polsce. Posiadałby charakter otwarty i patronat ze strony MPK.

Na Brus początkowo trafiły trzy autobusy. Najcenniejszym z nich był Star N52, prawdopodobnie nr 27 z 1957 r. Autobusy tego typu, potocznie nazywane stonkami, jeździły po ulicach Łodzi w latach 1956–1961 w liczbie 16 sztuk. Był to pierwszy powojenny typ polskiego autobusu produkowany seryjnie. Jego producentem była Sanocka Fabryka Wagonów „Sanowag”. Wóz, który wówczas planowano zachować, powrócił do MPK po zakończeniu pracy na rzecz klubu sportowego.

Pod koniec lat 70. XX w. na Brus dotarły dwa autobusy produkcji węgierskiej – Ikarus 620 nr 414 oraz Ikarus 556 nr 515. Oba zostały wyprodukowane w 1970 r., a na stan MPK wpisane w 1971 r. „Bombowiec”³ zakończył swoją służbę w 1978 r., jego rówieśnik rok później. Do Łodzi dostarczono łącznie 258 szt. Ikarusów 620 z lat 1959, 1964–1970 oraz 29 szt. Ikarusów 556 z lat 1969–1970.

Pierwszym tramwajowym eksponatem na Brusie był wagon Lilpop III nr 158 z 1939 r., wyremontowany w 1981 r. W 1939 r., tuż przed wybuchem II wojny światowej, do Łodzi dotarło 18 z 24 zamówionych w warszawskiej fabryce Lilpop, Rau & Lowenstein S.A. wagonów tego typu. Pozostałe sześć sztuk spłonęło u producenta podczas oblężenia Warszawy przez wojska niemieckie we wrześniu 1939 r. Do dziś zachowały się trzy egzemplarze z tej serii, o numerach 158 (sprawny, własność MPK-Łódź), 153 (rozebrany w latach 90. XX w. do remontu, którego nigdy nie zakończono, również własność MPK-Łódź) oraz 154 (wrak, wymieniony przez Tomasza Adamkiewicza za wagon 5N nr 154 z Bydgoszczy, stanowi własność Miejskich Zakładów Komunikacyjnych Sp. z o.o. w Bydgoszczy i „oczekuje na lepsze czasy”). Kolejnym szynowym zabytkiem był wagon doczepny Lilpop LRL. Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe zakupiły 16 sztuk tego typu doczep i były one eksploatowane razem z wagonami silnikowymi tej samej serii, na liniach podmiejskich do Zgierza i Ozorkowa, w latach 1929–1969. Wszystkie wyżej wymienione pojazdy trafiły na Brus z inicjatywy Edmunda Sprusińskiego⁴, wieloletniego łódzkiego tramwajarza, który był kierownikiem tej zajezdni na początku lat 80. XX w.

Niestety koncepcję utworzenia muzeum na Brusie zarzucono, a wszystkie trzy unikatowe⁵ na skalę Polski autobusy pocięto na złom w pierwszej połowie lat 80. Swój żywot zakończyła wówczas również doczepka LRL, udało się zachować jedynie silnikowego Lilpopa III. Opóźnienie budowy zajezdni tramwajowej przy ul. Telefonicznej odsunęło w czasie widmo fizycznej likwidacji obiektu przy ul. Konstantinowskiej 115. Sytuację tę wykorzystali łódzcy miłośnicy komunikacji, którzy, oczekując na zakończenie pracy Brusa, starali się zorganizować pracę istniejącej już w MPK Izby Tradycji na wzór polskich muzeów. Nawiązali oni w tym celu merytoryczną współpracę z Muzeum Historii Ruchu Rewolucyjnego w Łodzi⁶. Na wrześniowym



Widok na zajezdnię Brus od strony ul. Konstanytnowskiej, lipiec 1979 r.
Foto: Leszek Pohoryles, ze zbiorów Wojciecha Dębskiego



Wagon typu Lilpop II nr 2014, dawny liniowy 68, który planowali zachować miłośnicy łódzkich tramwajów, na burcie posiadał napis: „Własność Muzeum Komunikacji Miejskiej”. Niestety, nie doczekał się odbudowy i został pocięty na złom w 1992 r. Zajezdnia Chocianowice.
Fot: Zbigniew Szafrąński, 1986 r.

zjeździe komunikacji miejskiej w 1984 r. w Krakowie członek Klubu – Wojciech Źródłak – wystąpił z obszernym głosem dyskusyjnym utworzenia w Polsce dwóch tego rodzaju muzeów – w Łodzi (dla taboru wąskotorowego, który eksploatowany był również w Bydgoszczy, Toruniu, Grudziądzu i Elblągu) oraz w Krakowie (dla sieci tramwajowych o tzw. normalnym rozstawie toru – 1435 mm). Inicjatywa przyniosła oczekiwane owoce, ale idea dwóch muzeów nie została niestety w pełni zrealizowana.

Z początkiem lutego 1994 r. powstała spółka Tramwaje Podmiejskie, która przejęła obsługę linii tramwajowej do Konstantinowa i Lutomińska. W tej sytuacji zarzucono plany utworzenia instytucji muzealnej przy ul. Konstantinowskiej 115. Ten stan rzeczy utrzymał się do 2012 r., kiedy to zlikwidowano TP Sp. z o.o., a zajezdnia całkowicie zakończyła swoją pracę. W międzyczasie, na bazie Izby Tradycji MPK-Łódź, powołano do życia Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź, które mając w nazwie słowo „muzeum”, formalnie nim nie jest. W rzeczywistości do dziś jest to komórka organizacyjna Działu Promocji MPK-Łódź. Inauguracja jego pracy nastąpiła 22 września 2006 r. o godz. 13 i była częścią Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. W Muzeum znalazły się wszelkiego rodzaju pamiątki związane z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej w Łodzi: bilety, mundury, zdjęcia, szyny i wiele innych ciekawych eksponatów. Chętni mogą zakupić również pamiątki związane z łódzką komunikacją miejską: książki, pocztówki, kubki, smycze, odbłaski itd.

W połowie 2011 r. władze Łodzi wypowiedziały umowy świadczenia usług przewozowych spółkom obsługującym linie podmiejskie (46, 46A, 46 Bus [MKT?] i 43, 43 bis oraz autobus 97 [TP]). Firmy te ostatecznie zakończyły działalność przewozową 31 marca 2012 r. Wówczas, w związku z niepewnym dalszym losem zajezdni, członkowie Klubu Miłośników Starych Tramwajów podjęli działania na rzecz utworzenia na Brusie Muzeum Komunikacji Miejskiej. W styczniu 2012 r., na ręce prezydent Łodzi Hanny Zdanowskiej, złożyli list intencyjny w tej sprawie. List ten został poparty przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP oraz senatora Ryszarda Bonisławskiego.

W czasie opracowywania wizji przyszłości placówki przez miasto członkowie KMST skupili się na gromadzeniu na Brusie jak największej ilości zabytkowego taboru, który mógłby być prezentowany zwiedzającym. W tym celu zaplanowano transport pojazdów znajdujących się w likwidowanej zajezdni Helenówek, gdzie nie miały żadnej opieki. Pierwszy taki transport odbył się w nocy z 27 na 28 kwietnia 2013 r., kiedy to na Konstantinowską 115 przewieziono m.in. wagony 803N (klasyczny #2 i w wersji zmodernizowanej #37), szkoleniowy 2N (#1234), pług wirnikowy na bazie wagonu 2N (#101), trzy tramwaje z prywatnej kolekcji Tomasza Adamkiewicza – Sanok (#17), 5N (#154) z doczepą 5ND (#702), wagon 5N do montażu sieci górnej (#109) oraz pługi odśnieżne 2N1 (#108), stanowiące własność Jerzego Wojtowicza, oraz klubowy 2N2 (#92031). Drugi transport miał miejsce dwa dni później, w nocy z 29 na 30 kwietnia 2013 r., kiedy to *przewieziono dwa wózki od wagonów typu N oraz*

jeden z ciekawszych i cenniejszych zachowanych pojazdów – przedwojenny wagon towarowy ŁWEKD. Tramwaj nie jeździł co najmniej od lat 80. XX w. 29 maja na Brus dotarły na lawecie trzy ponadstuletnie wagony – Herbrandy VNB-125 i U107c oraz doczepa „belgijska”. Jako ostatnie, 6 czerwca 2013 r., na Brus trafiły trzy autobusy: pług odśnieżny na bazie Jelcza – „ogórka”, Jelcz M11 oraz Ikarus 280.26. 23 czerwca 2013 r. tymczasowe schronienie na Brusie (na okres do maja 2015 r.) znalazł Ikarus 435 popularnie nazwany „Białą damą”. Autobus został подарowany warszawskiemu Klubowi Miłośników Komunikacji Miejskiej przez dotychczasowego właściciela – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu. Od 2013 r. w obiekcie przy ul. Konstantynowskiej 115 znajdują się również pojazdy ówczesnego Stowarzyszenia Ikarus Team Polska (autobusy Przemysława Bakaja i Sebastiana Ubysza) oraz grupy Czerwony Ikarus (Damiana Misiaka i Tomasza Głaza) oraz wagony towarowe z zajezdni Chocianowice – Gregg i J. John (przybyły 17 lipca 2013 r.). Pod koniec 2013 r. tę flotę pojazdów uzupełnił jeszcze wagon techniczny 2N1 nr 3088 z 1950 r. z kolekcji Tomasza Adamkiewicza, który jednak z powodów finansowych w połowie 2015 r. został pocięty na złom.

W dniach 27–28 lipca 2013 r., w związku z 590. Urodzinami Łodzi, zajezdnia przy ul. Konstantynowskiej 115 po raz pierwszy została udostępniona publiczności. Goście mogli podziwiać zgromadzone tu eksponaty, zarówno ruchome, jak i nieruchome. Datę 27 lipca 2013 r. należy zatem uznać za początek nowego rozdziału w historii tego miejsca, zatytułowanego „Zajezdnia Muzealna Brus”.

W grudniu 2013 r. odbyła się prezentacja nowej wizji funkcjonowania tego miejsca, nazwanej „Laboratorium Transportu LaboT”. Projekt przygotowany za 285 tys. zł rozmijał się jednak z oczekiwaniami społeczeństwa, pomimo uwzględnienia wielu postulatów, tj. zachowania zajezdniowego warsztatu remontowego czy interaktywności wystaw. *Wizja LaboT była dość śmiała. Na Brusie miałyby powstać ogromny szklany budynek z samolotami, a część lotniczych eksponatów planowano ulokować na dachu hali postojowej.* Koncepcja LaboT została przygotowana bez wiedzy Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, który uznał taką formę projektu za niedopuszczalną.

Szacowano, że w ciągu roku LaboT miałyby odwiedzić nawet 125 tys. osób (300 osób dziennie), a pierwsi goście pojawiliby się w wyremontowanej zajezdni tramwajowej na Brusie nie wcześniej niż w 2018 roku. Problem niechcianych samolotów rozwiązał się sam pod koniec 2015 r., kiedy to zostały one zabrane do Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, ponieważ formalnie były to depozyty przekazane przez wojsko kilkanaście lat wcześniej w celu utworzenia w Łodzi Muzeum Lotnictwa. Nieco później (przełom 2015 i 2016 r.) miasto zrezygnowało z utworzenia muzeum na Brusie z powodów finansowych i odłożyło jego realizację na okres po 2022 r.

W dniu 1 lutego 2014 r. Klub sprowadził na dawną „czwartą zajezdnię” wagon typu GT6 nr 1042 z 1957 r., którego eksploatacja zakończyła się po 57 latach pracy, w tym 24 w Łodzi. Rok później pojazd trafił pod opiekę Klubu na



Wizualizacja Laboratorium Transportu LaboT. Koncepcja ta zakładała budowę nowej hali oraz ekspozycję lotniczą. Źródło: Materiały UMŁ.

zasadzie użyczenia. Kolejnym ciekawym eksponatem pozyskanym na Brus były szyny tramwajowe z ul. Piotrkowskiej, z odcinka pomiędzy al. Mickiewicza a ul. Żwirki. Szyny te ułożono tam w 1956 r., a cztery lata później zlikwidowano na tym odcinku kursowanie tramwajów. Przykryte warstwą asfaltu przeleżały tam ponad pół wieku. Na Brusie szyny początkowo były składowane na tyłach pola autobusowego, jednak ich świetny stan



Teren Zajeźdźni Muzealnej Brus widziany z perspektywy kamery szerokokątnej. Od lewej: tramwajowe pole odstawcze (w głębi), hala postojowa, pole autobusowe (w głębi, po prawej) oraz budynek kuźni i hydroforni. Foto: Bartłomiej Rakowski, 14 czerwca 2014 r.

techniczny (jedynie 4 lata pracy) doprowadził do zastąpienia nimi kilku starszych szyn w układzie torowym zajezdni. Dodatkowo okazało się, że torowisko w ul. Piotrkowskiej posiadało w podbudowie stare torowisko jeszcze z przełomu XIX i XX w. *Jako podkłady użyto szyn typu Feniks 14C, czyli najstarszych łódzkich szyn produkowanych w Bochum w 1897 r. Znaleźnisko zelektryzowało miłośników komunikacji miejskiej. Dzięki uprzejmości Przedsiębiorstwa Robót Mostowych „Mosty-Łódź”, pod koniec czerwca [2014 r.] cenny materiał torowy trafił do Zajezdni Muzealnej Brus.*

3 września 2014 r. klubową kolekcję wzbogacili trzy żeliwne sygnalizatory świetlne z pętli Augustów, pochodzące z drugiej połowy lat 70. XX w., подарowane przez firmę „Mosty Infrastruktura”. Warto w tym miejscu dodać, że 13 października 2012 r., dzięki uprzejmości władz Rzgowa, członkowie Klubu pozyskali zabytkowy sygnalizator z pętli tramwajowej w tym mieście oraz fragment torowiska (jedno przęsto). Pod koniec 2015 r. Zakład Torów i Sieci MPK-Łódź (ZTiS) подарował na Brus wiele cennych eksponatów, m.in. sześć sygnalizatorów wyprodukowanych przez MPK w latach 60. i 70. XX w., rurowe sygnalizatory „zajętości szlaku”, fabrycznie nowe daszki do żeliwnych sygnalizatorów z lat 70., zbiór znaków i tabliczek, wykorzystywanych przez pracowników ZTiS przy pracach torowo-sieciowych oraz tabliczkę „pokój majstrów”, prawdopodobnie z przełomu lat 40. i 50. XX w. Interesującą pamiątką minionych lat jest krzyżownica łącząca torowisko tramwajowe w ul. Tuwima z przecinającym go torem kolejowym. Wydobyto ją w lipcu 2016 r.

Tabor stacjonujący na Brusie w 2015 r. uzupełniły też dwa „przegubowce” pozyskane przez „Grupę Czerwony Ikarus”: pomarańczowy Ikarus 280.70E z 1997 r. (lipiec 2015 r., pozyskany z łódzkiego PKS-u) oraz żółto-czerwony Ikarus 280.37C z 1994 r. (wrzesień 2016 r.). Od 16 stycznia 2016 r. na terenie obiektu przy ul. Konstantynowskiej 115 stacjonowały również dwa autobusy wycofane z ruchu przez łódzkie MPK – Ikarus 280.70E nr 1553 oraz Mercedes O405N2 nr 116 (przenumerowany na 1756). Oba pojazdy pochodziły z 1995 r. i były w pełni sprawne technicznie. Ponadto na przełomie 2016 i 2017 r., przez ponad pół roku, na Brusie stacjonował skład wagonów typu 5N+5ND, w sezonie kursujący na Tramwajowej Linii Turystycznej. W połowie października 2017 r. na Brus trafił kolejny ciekawy pojazd – podmiejski autobus Autosan H9-21 z 1989 r. pozyskany przez Roberta Chojnickiego, a miesiąc później Sebastian Ubysz sprowadził nieco młodszego wiekiem Autosana H9-20 z 1991 r. Dodatkowo, 22 lutego 2018 r. na Brus przyjechał wagon 805Na nr 2394 z 1979 r. z przeznaczeniem na pojazd historyczny, a w lipcu tego samego roku trafiły tu dodatkowo dwa wagony techniczne: 2N2 nr 12011 z 1953 r. oraz 5N nr 12050 z 1960 r.

Niestety, w listopadzie 2017 r. MPK-Łódź postanowiło sprzedać swoje pojazdy zgromadzone w Zajezdni Muzealnej Brus. Jedynym spośród czterech autobusów (Mercedes O405N, Jelcz M11, Ikarus 280 nr 3096 i 1553), który udało się zachować na cele muzealne jest Ikarus 280 nr 1553, zakupiony przez grupę Czerwony Ikarus. Postępowanie przetargowe nie objęło pług na bazie Jelcza „ogórka”, który

prawdopodobnie z braku perspektyw i możliwości finansowych nie zostanie odbudowany. Kolekcja autobusów na Brusie zmniejszyła się jeszcze w kwietniu 2018 r., kiedy to Jelcz M11 Przemysława Bakaja został sprzedany do firmy Julbus z Radzionkowa.

Najstarszym zachowanym przez KMST pojazdem jest Herbrand VNB-125 nr 11 z 1898 r. Wagon ten, wyprodukowany przez Waggonfabrik AG vormals P. Herbrand & Cie w Köln-Ehrenfeld, jest egzemplarzem z pierwszej (liczącej 12 szt.) dostawy tramwajów do Łodzi, która miała miejsce w czerwcu lub lipcu 1898 r. W 1919 r. oszklono w nim pomosty, ok. 1928 r. przeszedł remont kapitalny, a przed 1944 r. przebudowany został na doczepę. Wagon eksploatowano do 1961 r. W latach 1962–1972 jego nadwozie służyło jako domek letniskowy w ośrodku wypoczynkowym MPK w Teofilowie koło Spały. W 1972 r. wagon trafił w ręce mieszkańca Inowłódza, który urządził w nim tymczasowy dom mieszkalny. Tam też znaleźli go członkowie KMST. 30 kwietnia 2004 r. pozyskany przez KMST wagon został przetransportowany na Helenówek, a 9 lat później na Brus, gdzie jako najcenniejszy pod względem historycznym pojazd ZMB oczekuje na odbudowę.

W 2003 r. Klub pozyskał dwa wagony stojące w Zakościelu koło Inowłódza, które przez 32 lata były wykorzystywane jako magazyny na jabłka i narzędzia. Wcześniej, tak jak najstarszy łódzki tramwaj, służyły pracownikom MPK w Teofilowie koło Spały. W Łodzi kursowały do 1961 r. Pierwszy z tych wagonów – Herbrand U107c nr 336 – został wyprodukowany również w Kolonii w 1911 lub 1914 r. Drugi, doczepa typu „belgijskiego” nr 371, został wyprodukowany w 1910 r. w zakładach Les Ateliers Métallurgiques, Ateliers á Tubize, Nivelles & La Sambre. Oba zabytki w połowie 2013 r. trafiły na Brus i od tego momentu czekają na lepsze czasy. Do ich odbudowy potrzebni są jednak sponsorzy. To samo tyczy się doczepy U104, zbudowanej przez Rosyjsko-Bałtycką Fabrykę Wagonów „Feniks” w Rydze i będącej w eksploatacji w latach 1910–1961, pozyskanej z działki w Buczku koło Łasku.

W zajezdni przy ul. Konstantynowskiej 115 znajdują się też cztery wagony towarowe. Najstarszym z nich jest wagon towarowy kryty KEŁ, przebudowany z doczepy nr 36 z Ulm, sprowadzonej do Łodzi w 1942 r. Pojazd został wyprodukowany w 1900 r. przez Waggonfabrik Busch Hamburg-Bautzen, a *na przełomie 1947/48 r. otrzymał nowe nadwozie towarowe z dwoma pomostami hamulcowymi. Wagon służył do przewozu suszonego piasku ze żwirowni na tzw. Piaskowej Górze w Emilii do zajezdni przy ul. Tramwajowej.* Wagon stanowi własność MPK-Łódź. Drugim ciekawym zabytkiem jest czteroosiowa platforma „Gregg” z lat 20. XX w. Pojazd, wyprodukowany przez Societe GREGG d’Europe, zakupiły w 1943 r. LEZ (Litzmannstädter Elektrische Zufuhrbahnen, czyli tramwaje podmiejskie z czasów okupacji niemieckiej)⁸. Wagon ostatni raz pracował w latach 80. XX w., podczas budowy zajezdni Telefoniczna, a następnie stał odstawiony na Chocianowicach aż do 2013 r., kiedy to został przywieziony na ul. Konstantynowską 115. Kolejne dwa zachowane wagony towarowe kryte, zbudowane dla ŁWEKD, powstały w 1916 r. w fabryce Towarzystwa Akcyjnego Budowy



Sektor autobusowy Zajezdni Muzealnej Brus zajmowany jest obecnie przez następujące pojazdy (od lewej): Ikarus 260 (w trakcie naprawy głównej), trzy Ikarusy 280 (pomiędzy nimi prawie niewidoczny na zdjęciu Jelcz M11), Jelcz PR110U, Ikarus 280, Ikarus 260, Mercedes O405N2, Jelcz M11. Za czołową szybą „miga” widoczny jest pług odśnieżny na bazie Jelcza „ogórka”. Foto: Robert Trela, 25 czerwca 2017 r.

Transmisji, Maszyn i Odlewni Żelaza „J. John” w Łodzi. Jeden z nich należy do MPK, drugi, nieposiadający hamulca ręcznego, jest własnością Tomasza Adamkiewicza.

Do Tomasza Adamkiewicza należą również trzy inne pojazdy: silnikowy Sanok i 5N (czynne) oraz doczeпа 5ND, oczekująca remontu. Najstarszy z nich, wyprodukowany jako doczeпаny w 1928 r. przez Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper, S.A. w Sanoku, kursował po Łodzi w latach 1929–1973. Następnie przez 25 lat (1973–1998) stał na działce w Wiśniowej Górze, a po jego zakupie w latach 1998–2010 był remontowany na Helenówku. W 2004 r. Tomasz Adamkiewicz dokonał wymiany z Miejskimi Zakładami Komunikacyjnymi w Bydgoszczy pozyskanego przez siebie z działek wagonu typu Lilpop III nr 154 z 1939 r. na sprawny wagon techniczny Konstal 5N, również nr 154, z 1957 r. Wagon regularnie pojawia się na mieście z okazji różnych przejazdów okolicznościowych i wynajmów. W dniu 16 lipca 2008 r. kolekcję wagonów Tomasza Adamkiewicza wzbogaciła doczeпаka typu Konstal 5ND z 1959 r., która przez ok. 20 lat była altanką.

Aktualnie w remoncie znajduje się wagon 5N ze zbioru KMST, w wersji zmodernizowanej, wyprodukowany przez Konstal w 1961 r. Pojazd, pierwotnie kursujący po ulicach Bielska-Białej do 1970 r., w Łodzi został przebudowany na jednokierunkowy i kursował do 1991 r. Remontu wymaga również wagon GT6 nr 1042 z 1957 r. Pojazd ten wyprodukowała fabryka Düwag w Düsseldorfie dla niemieckiego miasta Bielefeld. Tenże „Helmut”⁹, wraz z siedmioma innymi wagonami tego samego typu, przyjechał do Łodzi w 1990 r. i został przydzielony do zajezdni przy ul. Konstantynowskiej 115, a w 1994 r. stał się częścią, istniejącej do 2012 r., spółki Tramwaje Podmiejskie.

W hali postojowej ZMB stacjonują też dwa klubowe wagony szybkie 803N chorzowskiego „Konstalu”. Wagon nr 2 został zachowany w wersji pierwotnej z 1973 r. Na przestrzeni lat nosił aż siedem różnych numerów taborowych

i pracował w łącznie czterech zajezdniach¹⁰. Dzięki zaangażowaniu członków Klubu wagon, pierwotnie zaplanowany do pocięcia, wymieniono na – zakupiony wcześniej przez KMST – niesprawny wagon 803N nr 5963 (wcześniejszy MKT nr 23). W roli pojazdu zabytkowego zadebiutował 15 grudnia 2013 r. z okazji parady na 115-lecie komunikacji miejskiej w Łodzi. Drugi klubowy „przegub” to 803N nr 37 w wersji zmodernizowanej. Wagon pochodzi z 1974 r. i jest jednym z piętnastu wagonów tego typu przebudowanych w latach 1997–2015 przez Międzygminną Komunikację Tramwajową Sp. z o.o. Każdy z tych wagonów różnił się nieco od pozostałych. Od charakterystycznego kształtu wagony te nazywane są w Łodzi popularnie „kanciakami”, a ten zachowany jest wersją najbardziej zaawansowaną. Dzięki wsparciu darczyńców, w tym m.in. firmy Woltan, wagon udało się pozyskać. Po trzyletnim remoncie (2013–2016) wagon przewiózł pierwszych pasażerów, uczestniczących 1 października 2016 r. w wycieczce z okazji 35-lecia powstania KMST.

Wyróżniającym się spośród zestawu taboru zabytkowego stacjonującego na zabytkowej Zajezdni Brus jest z pewnością niebieski wagon 2N1 nr 1234, wyprodukowany przez Stocznnię Gdańską w 1950 r. Jego właścicielem jest łódzkie MPK. Pojazd ten został w 1975 r. przebudowany na jednokierunkowy z czteropłato-



Rozładunek wagonu doczepnego U104 produkcji rosyjskiej, pozyskanego przez Jerzego Wojtowicza z działki w Buczku koło Łasku, na terenie Zajezdni Muzealnej Brus.

Foto: Marcin Buklis, 23 czerwca 2017 r.

wymi harmonijkowymi drzwiami zamykanymi automatycznie, a także dostosowany do funkcji nauki jazdy.

Na terenie Zajezdni Muzealnej Brus stacjonuje też kilka wagonów technicznych różnego przeznaczenia. Do Jerzego Wojtowicza, wiceprezesa KMST, należy pług odśnieżny nr 108 z 1951 r., przebudowany w 1975 r. z wagonu 2N1 ze Stoczni Gdańskiej. Dwa kolejne pojazdy to pługi wirnikowe 2N2 z Konstalu, pochodzące z lat 1954–1956.

Poza zgromadzonym taborem zwiedzający Zajezdnię Muzealną Brus mogą oglądać przeróżne wystawy, zarówno stałe, jak i czasowe. Do tych pierwszych zaliczają się m.in. wystawa zdjęć, biletów, tablic komunikacyjnych, oznaczeń przystankowych, mierników elektrycznych oraz kasowników. Najważniejszymi dniami otwartymi Zajezdni Muzealnej Brus są te organizowane w czasie Nocy Muzeów, a także dwudniowe z okazji Urodzin Łodzi. W czasie tej pierwszej imprezy na teren zajezdni można dotrzeć muzealną linią specjalną M2, która dowozi również do Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź przy ul. Wierzbowej 51 oraz na plac Wolności. ZMB, z racji swojego niepowtarzalnego klimatu, to doskonałe miejsce do organizacji wielu imprez specjalnych: plenerów fotograficznych, zlotów zabytkowych pojazdów i innych wydarzeń przykuwających uwagę mediów oraz organizacji zraszających miłośników historii.

Każdej imprezie organizowanej przez KMST na Brusie towarzyszy spore zainteresowanie odwiedzających, co przekłada się na rewelacyjną frekwencję. W pierwszym pełnym roku udostępniania zajezdni zwiedzającym (2014) obiekt przy ul. Konstantynowskiej 115 odwiedziło rekordowe ponad 14 tys. osób, co przeszło najsmielsze oczekiwania organizatorów. Dobre wyniki utrzymały się również w kolejnych sezonach. Dobitnie pokazuje to, że idea powstania w tym miejscu Muzeum Komunikacji Miejskiej jest jak najbardziej słuszna i warto ją w niedalekiej przyszłości urzeczywistnić.

Bibliografia:

1. „Pantograf” 2003, 2004, 2010.
2. „Tramwajarz Łódzki” 1978, 1981.
3. A. Lubka, M. Stiasny, *Atlas tramwajów*, Poznań 2011, s. 124.
4. A. Owczarek. *Busłodz Volan. Mogli zbierać znaczki, a kolekcjonują autobusy*, „Na Przystanku” 2012, nr 1, s. 30–31.
5. E. Sprusiński, *Moje wigilie*, „Piotrkowska 104” 2006, nr 12, s. 21.
6. W. Źródłak, *35 lat Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi. Pasjonaci i re-aliści*, „Kronika Miasta Łodzi” 2016, nr 3, s. 189–199.
7. W. Źródłak, J. Wojtowicz, J. Tarka, *Juliusz Kunitzer. Ojciec łódzkich tramwajów*, Łódź 2015.
8. W. Źródłak, *W Łodzi kochają stare tramwaje*, „Echo WPK”, (Bydgoszcz) 1984, nr 13/14, s. 2.

9. W. Źródłak, *Zabytki techniki komunikacji miejskiej*, „Transport Miejski” 1987, nr 10, s. 238.
10. <http://buslodz.pl>
11. <http://kmst.pl>
12. <http://mojalodz.blox.pl>
13. <http://www.kmkm.waw.pl>
14. <http://www.kmst.mpk.lodz.pl>
15. <http://www.komunikacjazorowa.pl>
16. <http://www.mkmlodz.webd.pl>
17. <http://www.mpk.lodz.pl>
18. <http://www.psmkms.krakow.pl>
19. <http://www.transport-publiczny.pl>
20. <http://zdit.uml.lodz.pl>

Przypisy:

1. Pierwotnie linie podmiejskie nie posiadały numerów, a jedynie tablice relacyjne. Numerację dla tramwajów podmiejskich (41–46) wprowadzono 1 lutego 1956 r. Tramwaje kursujące w skróconej relacji do Konstancynowa Łódzkiego oznaczono jako 43 bis 1 grudnia 1959 r.
2. Przy MPK-Łódź działało zakładowe koło NOT.
3. „Bombowiec” to potoczne określenie autobusów Ikarus 620, które swój przydomek zyskały z powodu głośnej pracy silnika.
4. Edmund Sprusiński, urodzony w 1919 r., wieloletni pracownik Łódzkiego MPK, z komunikacją miejską zawodowo związany w latach 1939–1982. Na przełomie lat 70. i 80. XX w. aktywny w działaniach na rzecz tworzenia na Brusie niedoszłego Muzeum Komunikacji Miejskiej. Później współpracował z Klubem Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi.
5. Na terenie Rzeczypospolitej Polskiej nie zachował się obecnie (11 czerwca 2017 r.) żaden oryginalny egzemplarz autobusów Star N52 oraz Ikarus 556. Jedyne zachowane w Polsce egzemplarze Ikarusa 620 zostały odbudowane w 2017 r. przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie i zaprezentowane szerokiej publiczności 11 czerwca 2017 r. z okazji wielkiej parady autobusów na 90-lecie komunikacji autobusowej w Krakowie.
6. Obecnie Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi.
7. Międzygminna Komunikacja Tramwajowa Sp. z o.o. pracę przewozową wykonywała w okresie 1 listopada 1993–31 marca 2012 r., oprócz wymienionych linii tramwajowych 46, utworzonej 1.10.2008 r. linii 46A oraz nocnego autobusu 46 Bus. Spółka w swej historii obsługiwała również linie tramwajowe 41, 41 bis (Pabianice), 45 i nocną 101 (Zgierz).
8. W czasie II wojny światowej Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe nosiły okupacyjną nazwę Litzmannstädter Elektrische Zufuhrbahnen.
9. „Helmut” to popularne określenie tramwajów konstrukcji GT6/GT8 produkcji niemieckiej.
10. Kolejne numery taborowe: 947, 6947, 1947, 5947, 5191, 4191, 2. Zajeżdnie: Tramwajowa, Telefoniczna, Helenówek, Brus.

Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi. Bilans otwarcia

Nie zapesząc, ale chyba rysuje się nadzieja, że wieloletnia idea utworzenia w Łodzi Muzeum Komunikacji Miejskiej przekształci się w realne działania władz naszego miasta w tym kierunku i nie będzie to orka na przysłowiowym ugorze. Są bogate zbiory częściowo opracowane i już od dawna wykorzystywane, ale przede wszystkim są ludzie, którzy w długoletnim społecznym działaniu udowodnili, że są w stanie nawet poprowadzić takie muzeum.

Tu od razu niezbędne wyjaśnienie: od kilku co najmniej lat funkcjonuje w łódzkim obiegu informacyjnym nazwa „Muzeum Komunikacji Miejskiej”; można ją m.in. zobaczyć na tablicach informacji turystycznej u zbiegu ulic G. Narutowicza i Wierzbowej czy usłyszeć w informacji tramwajowej, np. linii 12, przed przystankiem przy ul. Tramwajowej. Jest tu jednak delikatny problem: formalnie takie muzeum w Łodzi... nie istnieje. A to niestety istotna różnica dla wspomnianych zbiorów...

Placówka przy ul. Wierzbowej 51, otwarta z udziałem prezydenta J. Kropiwnickiego we wrześniu 2006 r., to de facto komórka organizacyjna Działu Promocji MPK-Łódź pod nazwą „Muzeum Komunikacji Miejskiej”. Nie deprecjonuje to oczywiście jej dotychczasowych osiągnięć, a są one ogromne, np. prowadzona przez nie od lat Akademia Miejskiego Podróżnika¹, ale jako wspomniana „komórka organizacyjna” niestety może być w każdej chwili zlikwidowana łącznie ze zbiorami, które, poza ochroną emocjonalną, nie mają żadnej formalnej ochrony...

Niniejszy materiał jest o rzeczywistym, umocowanym formalnie, planowanym Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi...

Po raz pierwszy idea utworzenia w Łodzi takiego Muzeum na terenie zajezdni Brus pojawiła się w I połowie lat 70. XX w., w planach tworzonego wówczas, na terenie Parku na Zdrowiu, Parku Kultury i Wypoczynku.

W jego ramach powstał Ogród Botaniczny z prawdziwego zdarzenia², z planów budowy ośrodka sportów zimowych zrealizowano tylko górkę, dziś nazywaną „retkińską”, a teren obok niej „Łódzkimi Błoniami”, w dolinie rzeki Łódki miał powstać zalew dla uprawiania sportów wodnych i wreszcie plan utworzenia Muzeum

Komunikacji Miejskiej w zajezdni Brus (ul. Konstantynowska 115), która już w tamtym czasie była w dalszej perspektywie przewidziana do likwidacji.

Zajezdnia Brus została oddana do użytku w grudniu 1910 r. dla obsługi najpierw linii konstantynowskiej, a od 1929 r. również jej przedłużenia do Lutomierska. W tym czasie linia i zajezdnia były własnością Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych, czyli drugiego łódzkiego przedsiębiorstwa „tramwajowego”, bo formalnie była to... kolejka wąskotorowa.

W strukturze zajezdniowej ŁWEKD Brus był najmniejszy i takim pozostał również po połączeniu w 1948 r. tego przedsiębiorstwa z tramwajami miejskimi, które wówczas nosiły nazwę Kolej Elektryczna Łódzka (KEŁ). Powstały wtedy najpierw Łódzkie Zakłady Komunikacyjne, niedługo potem przemianowane na Miejskie Zakłady Komunikacyjne, które od 1951 r. noszą nazwę Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi. Teraz z dodatkiem „Sp. z o.o.”.

Jej hala postojowa taboru jest ważnym elementem w dziejach łódzkiej architektury, bowiem jest to pierwsza w naszym mieście konstrukcja żelbetowa, która zachowała się praktycznie w stanie nienaruszonym.

Jej nieduża powierzchniowo wielkość niejako automatycznie skłaniała do planu przeznaczenia jej w przyszłości na muzeum komunikacji miejskiej. Zapewne inspiracją były tu huczne obchody 75. rocznicy uruchomienia komunikacji tramwajowej w Łodzi obchodzone w 1973 r.

W ramach tych obchodów w ówczesnym Zakładzie Remontu Tramwajów zrekonstruowano wagon silnikowy „Herbrand”, który był i jest do dziś ozdobą kolekcji zabytkowych wagonów historycznych MPK-Łódź. Przy okazji tych obchodów w strukturze MPK powstała „Izba Tradycji i Perspektyw”, której niewielka ekspozycja powstała na II piętrze kamienicy przy ul. Piotrkowskiej 164. Jej magazyn zbiorów został pomieszczony w baraku na posesji przy ul. Tramwajowej 11, której opiekunem został jeden z najstarszych podówczas emerytowanych pracowników MPK – Mieczysław Janaszek. Zgromadzono w niej wiele ciekawych eksponatów, które znaleziono w przepastnych szafach i szufladach wielu działów MPK oraz które przekazali emerytowani pracownicy i był to prawie ostatni moment, że się zachowały.

Z racji wieku i wykształcenia jej Opiekuna w latach następnych niewiele się w niej działo merytorycznie, ale istniała, a z sentymentem wspominany „Pan Mieczysław” pilnie strzegł zbiorów, które co jakiś czas były wzbogacane o kolejne eksponaty przekazywane tam przez pracowników MPK, którzy pracowali „na tramwajach” jeszcze przed wojną lub zaczęli na nich pracę w okresie II wojny światowej przy okazji robienia porządków w różnych działach przedsiębiorstwa lub na zajezdniach.

Obok tej funkcji ochronnej z czasem okazało się, że jej drugą ważną, choć nieformalną, funkcją było to, że Izba istniała i na tej bazie powoli rozszerzała się wśród pracowników MPK świadomość, że „starych” rzeczy nie wyrzuca się, że to mogą być interesujące zabytki dla przyszłego Muzeum. Na pewno istotnym elementem był

ich osobiście emocjonalny stosunek do przekazywanych „do muzeum” rzeczy, które towarzyszyły im w pracy przez wiele lat.

Wydaje się, że przełom w rozwoju Izby i tej świadomości nastąpił na początku lat 80. ub. wieku, kiedy w przedsiębiorstwie pojawił się w redakcji zakładowego dwutygodnika „Tramwajarz Łódzki” świeżo upieczony magistrant Instytutu Historii UŁ Wojciech Źródłak, autor obszernej pracy magisterskiej o dziejach łódzkiej komunikacji tramwajowej do 1914 roku³. Za jego sprawą w „Tramwajarzu” pojawiła się stała rubryka „Z kart naszej historii”. Wspierał go w tym działaniu ówczesny dyrektor ds. pracowniczych, któremu gazeta podlegała, Wiesław Krukowski. Za jego sugestią W. Źródłak bliżej zainteresował się zbiorami Izby Tradycji MPK-Łódź i jej rozwojem. Kontynuował to zainteresowanie społecznie po odejściu z redakcji „Tramwajarza” do pracy w obecnym Muzeum Tradycji Niepodległościowych.

Na bazie wspomnianej rubryki „Z kart naszej historii” skontaktowali się z redakcją absolwenci Politechniki Łódzkiej Zbigniew Szafranski (w latach 2009–2012 prezes PLK PKP) oraz ówczesni pracownicy Ośrodka Badawczo-Rozwojowego przy MPK-Łódź, inżynierowie Witold Talar (obecnie kierownik zajezdni „Chocianowice”) i Janusz Kowalski. Okazało się, że już od kilku lat interesują się dziejami komunikacji tramwajowej w Łodzi, a w tym czasie byli członkami niedawno powstałego przy ówczesnym Muzeum Techniki w Warszawie, pierwszego w Polsce, Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. W tym małym gronie szybko zapadła decyzja utworzenia Sekcji Łódzkiej KMKM, co nastąpiło w 1981 r. W statucie programowym Sekcji zapisano, że podstawowym celem jej działania jest utworzenie w Łodzi muzeum komunikacji miejskiej.

Teraz różne społeczne prace w kierunku zabezpieczania zabytków łódzkiej komunikacji miejskiej nabrały tempa. Stopniowo fakt, że na terenie przedsiębiorstwa funkcjonuje grupa nakierowana na ochronę łódzkich zabytków tramwajowych, stawał się coraz bardziej znany wśród łódzkich tramwajarzy.

Anegdotycznym przejawem tej świadomości było zgłoszenie się do W. Źródłaka szeregowego pracownika działu gospodarczego z informacją, że zachował w szopie tego Działu mosiężną tablicę pamiątkową odlaną z okazji 25-lecia Kolei Elektrycznej Łódzkiej (1923 r.), którą obecnie można obejrzeć w zbiorach Izby Tradycji przy ul. Wierzbowej 51. Pierwotnie wisiała na wprost wejścia głównego do budynku Zarządu ówczesnej Kolei Elektrycznej Łódzkiej przy ul. Tramwajowej 6. Symboliczną „ceną” za przekazanie jej do Izby było przysłowiowe „pół litra”, a przecież mógł ją zanieść na złom, gdzie otrzymałby wielokrotnie wyższą cenę... Niedługo potem, na podobnej zasadzie, znalazł się w Izbie „firmowy” szyld wykonany w czerwonym marmurze jeszcze w 1898 r. (!) z napisem „Kolej Elektryczna Łódzka”, który również można oglądać w „Muzeum Komunikacji” przy ul. Wierzbowej.

Czas, w jakim miały miejsce (połowa lat 80. XX w.) te wydarzenia, był okresem burzliwego ujawniania się i zrzeszania się pojedynczych osób zaintere-

sowanych dziejami polskiej komunikacji miejskiej i drogownictwa. Efektem tego było powstanie Głównej Komisji Historycznej Drogownictwa i Komunikacji Miejskiej przy Naczelnej Organizacji Technicznej z inicjatywy drogowca, inż. Nowickiego. W tym też czasie, obok warszawskiego, ujawnił się silny i prężny ośrodek ochrony zabytków komunikacji miejskiej w Krakowie, który z czasem przekształcił się, w oparciu o tamtejszą najstarszą zajezdnię przy ul. św. Wawrzyńca, w obecne Muzeum Infrastruktury Miejskiej.

Prężnie działa środowisko warszawskie, gdzie już niewiele brakuje do utworzenia tam muzeum warszawskiej komunikacji miejskiej w oparciu o zajezdnię „Mokotów”.

W 2006 r. w Szczecinie zostało otwarte Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajezdnia Sztuki, w wycofanej z eksploatacji zajezdni Niemierzyn, dzięki znaczącej inspiracji tamtejszego Szczecińskiego Towarzystwa Miłośników Komunikacji Miejskiej.

Najmłodszą tego rodzaju placówką w Polsce jest niewielkie Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Poznań, które powstało kilka lat temu w siedzibie dyrekcji tego przedsiębiorstwa przy ul. Głogowskiej. Ma ono formę podobną do aktualnej łódzkiej placówki pn. „Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź”. Oba te przedsięwzięcia są rozwinięciem tamtejszych zakładowych Izb Tradycji. I co równie ważne, po latach zaklinania się, że brakuje na to pieniędzy, okazało się, że są na to pieniądze w Unii Europejskiej, tylko trzeba chcieć... Na przykład muzeum szczecińskie zostało zrealizowane na bazie tzw. „funduszy norweskich”.

Za działaniami mającymi na celu ochronę taboru poszedł też rozwój badań i publikacji historycznych nad dziejami komunikacji miejskiej w Polsce, w których z czasem wyspecjalizowało się łódzkie wydawnictwo „Księży Młyn”. W Łodzi wcześniej, w wydawnictwie „Emi-Press”, z okazji setnych rocznic uruchomienia tramwajów miejskich (1998) i podmiejskich (2001) ukazały się ich monografie pt. „Komunikacja tramwajowa w Łodzi, 1898–1998” i „Podmiejska komunikacja tramwajowa w Łodzi, 1901–2001”.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że ten rozwój społecznego ruchu ochrony zabytków komunikacji miejskiej był przysłowiowym „ostatnim dzwonkiem”, zresztą nie tylko w tym dziale gospodarki, kiedy jeszcze coś można było ochronić, ponieważ podówczas przez polskie przedsiębiorstwa przechodziła burzliwa fala modernizacyjna w ramach popularnie dziś nazywanej „wczesnej epoki Gierka”, kiedy pod nowe maszyny i hale pod przysłowiowy „młotek” szły najstarsze maszyny i budynki. W komunikacji miejskiej były to również stojące „po krzakach” w zajezdniach cenne egzemplarze taboru tramwajowego i autobusowego, którym teraz się szcycimy, pokazujemy i jeździmy nimi po remontach rekonstrukcyjnych.

Do legendy dziejów zachowania starego taboru w Łodzi, pamiętanej i opowiadanej na zebraniach obecnego Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi, który jest spadkobiercą działania i tradycji Sekcji Łódzkiej warszawskiego Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, jest przypadkowe w sumie ocalenie ostat-

nich, charakterystycznych tylko dla Łodzi, przedwojennych wagonów typu „Lilpop” i powojennych typu „5N”.

Niedługo przed ogłoszeniem stanu wojennego w grudniu 1981 r. Wojciech Źródłak pojechał do zajezdni Chocianowice, gdzie były one przetrzymywane pod opieką jej ówczesnego kierownika – Michała Malinowskiego, wielkiego admiratora dziejów łódzkich tramwajów. Poprosił pracowników zajezdni o kubełek z białą farbą i pędzel, a następnie na ich burtach namalował: „Własność Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi”, którego de facto... nie było.

Los wszystkich innych wagonów, przeznaczonych tam do kasacji, dokonał się podczas stanu wojennego w wyniku działalności tzw. „komisarzy wojskowych”. W przypadku MPK-Łódź, kiedy podczas rozeznawania sytuacji przez tegoż „komisarza” zaczęto narzekać na brak miejsc postojowych na zajezdniach zajętych przez „złom”, jego decyzja była szybka i wojskowa: Na złom! Po wykonaniu tego „rozkazu” wszystkie te wagony w krótkim czasie wywieziono na złom i tylko wspomniane napisy ocalały opatrzone nimi wagony przed likwidacją. Teraz są ozdobą łódzkiej kolekcji zabytkowych wagonów tramwajowych...

Należy tu też koniecznie wspomnieć o innym, nieco nieformalnym, działaniu w tym samym czasie mistrza ówczesnego Zakładu Remontu Tramwajów przy ul. Tramwajowej Andrzeja Mańkiewicza, który swoją karierę „na tramwajach” rozpoczął w latach 50. XX w., a który z przysłowiowej „potrzeby serca” samorzutnie i niezależnie od wspomnianej wyżej grupy skupionej w Sekcji Łódzkiej KMKM realizował „swoje” działania ochrony zabytkowego taboru za cichym przyzwoleniem kierownictwa wspomnianego już Zakładu Remontu Tramwajów i dyrekcji przedsiębiorstwa. Wziął do kapitalnego remontu wagon silnikowy typu „Lilpop III”. Nieformalność polegała na tym, że faktycznie ten remont... nie był wykonywany. Jego koszt został w dużym stopniu rozpisany na remontowane podówczas zwykłe kursowe wagony. W tamtym czasie takie działanie było możliwe.

Drugim przełomem w dziele ochrony łódzkich zabytków komunikacji miejskiej stało się przekształcenie Sekcji KMKM w Klub Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi, do którego zaczęło wstępować wielu młodych ludzi, dziś już dorosłych i w wielu przypadkach dziś pracujących od lat w MPK-Łódź. Proces ten został w istotny sposób przyspieszony poprzez rozwój internetu, ale zanim to nastąpiło, Klub zaczął wydawać wewnętrzny miesięcznik „Pantograf” z inspiracji znanego łódzkiego przewodnika, Zbigniewa M. Wojalskiego, autora kultowej dziś książki pt. „Działo się w Łodzi” („Złoty exlibris” dla II wydania w 1996 r.), zbioru esejów poświęconych dziejom łódzkiej „techniki”, w tym również tramwajom; również członka Klubu. Dziś zastąpiła ten miesięcznik bogata treściowo strona www klubowicza Wojciecha Dębskiego pt. „Łódzkie Tramwaje i Autobusy”. Tym niemniej „Pantograf” ukazuje się okazjonalnie w postaci monograficznych numerów specjalnych, poświęconych konkretnym tematom, np. dziejom zajezdni Brus.

Ten obszerny wstęp, który można by snuć jeszcze długo, ma służyć krótkiej prezentacji tego co w minionym 40-leciu (!) wykonano społecznie dla przeszłego Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi. Jakie istnieją nie tylko zachowane, ale co najważniejsze, opracowane zbiory, które przez cały ten okres były i są intensywnie wykorzystywane w różnych działaniach PR obecnej Spółki MPK-Łódź. Ostatnio dla przygotowania obchodów 120-lecia tego przedsiębiorstwa, czego mieszkańcy Łodzi byli naoczniymi świadkami i uczestnikami podczas wielkiej parady tramwajowej 16 grudnia 2018 r. (zauważonej krótką migawką w angielskiej TV).

Każde muzeum to zbiory muzealiów (czyli przedmiotów 3-wymiarowych, jak np. wagony tramwajowe), ikonografii (stare zdjęcia) i archiwaliów. Obecny stan zachowania łódzkiego zabytkowego taboru to kilkanaście wagonów różnego typu. Częściowo są one własnością przedsiębiorstwa, częściowo Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi, a częściowo... własnością prywatną, zakupione przez członków Klubu z ewentualną opcją przekazania ich do zbiorów przyszłego Muzeum.

Osobną działalność w tym zakresie prowadzi wielki indywidualista Tomasz Adamkiewicz, który własnoręcznie przez kilka lat odtworzył z kompletnej ruiny wagony typu „Sanok” i „5N”. Ostatnio znakomicie one zafunkcjonowały na „Turystycznej Linii Tramwajowej 120” z Widzewa na Karolew, którą przejechało się przez cztery miesiące (od czerwca do września) ponad 15 tys. mieszkańców Łodzi i turystów odwiedzających w tym czasie nasze miasto. Nota bene była to realizacja zadania w ramach „Budżetu Obywatelskiego”.





Tabor ten, również ze zbioru Klubu Miłośników Starych Tramwajów, jest na bieżąco remontowany i eksploatowany na przejazdach historyczno-turystyczno-eventowych, co dostarcza, jeżeli chodzi o tabor klubowy, środków na dalsze remonty pod kierunkiem b. zastępcy kierownika Zakładu Remontu Tramwajów MPK-Łódź – inż. Jerzego Wojtowicza. Są to setki godzin pracy „grupy remontowej” KMST. Istotnym źródłem pozyskiwania funduszy są też społeczne, zarejestrowane formalnie, zbiórki podczas „Dni Otwartych Zajezdni Muzealnej Brus”. Podobnie jest z taborom pozostającym w zbiorach MPK-Łódź.

Istotną formą społecznej działalności klubowej są organizowane w miesiącach letnich i obsługiwane przez klubowiczów „Dni Otwarte Zajezdni Muzealnej Brus”. Jest to wymagające przedsięwzięcie w postaci organizacji zespołu członków Klubu nadzorujących i udzielających informacji licznym odwiedzającym w tym czasie zajezdnię Brus. A mowa tu o frekwencji rzędu... kilku tysięcy rocznie, których ściśle liczy licznik elektroniczny zamontowany na bramie wejściowej. Nadmienić trzeba, że Klub jest zarejestrowanym sądownie stowarzyszeniem.

Jeżeli chodzi o zabytkowy tabor autobusowy, to są to głównie węgierskie „Ikarusy”, znajdujące się w rękach prywatnych. Kilka z nich jest dopuszczonych do ruchu i jeździ na wynajmach turystyczno-eventowych, inne stoją na terenie zajezdni Brus i czekają na remont.

Do muzealiów/artefaktów należy też zaliczyć sam teren Zajezdni Muzealnej Brus, która w 2012 r. została wyłączona z bieżącej eksploatacji. W chwili obecnej znajduje się w administracji Urzędu Dzielnicowego Łódź-Polesie.

W jej bieżące utrzymanie, ale i drobne remonty, włączają się znowu społecznie członkowie Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi. Bez większej przesady można powiedzieć, że dzięki temu zajezdnia Brus jeszcze istnieje i na pewno nie grozi jej los byłej zajezdni przy ul. Dąbrowskiego.

Uzupełnieniem zabytkowego taboru i przyszłej ekspozycji Muzeum jest kilka tysięcy drobnych artefaktów, jak tablice przystankowe, tablice z numerami i trasami linii, sygnalizatory ruchu, drobne wyposażenie techniczne wagonów i ich obsługi konduktorskiej. Cenny jest zbiór wszelkiego rodzaju mierników elektrycznych uporządkowanych i przygotowanych ekspozycyjnie osobistym staraniem przez członka Klubu inż. J. Wojtowicza, pokazywanych już teraz na wystawie w budynku administracyjnym zajezdni Brus. Jest to zresztą jedna z kilku wystaw w budynku administracyjnym zajezdni.

Okazjonalnie w zajezdni pojawiają się wycieczki miłośników komunikacji miejskiej z Europy, między innymi z Wlk. Brytanii, niejako kolebki tramwajowo-autobusowego muzealnictwa. Często od lat przyjeżdża w takie „Dni” wielki przyjaciel Łodzi i jej tramwajów Jiri Bohacek, kierownik jednego z Wydziałów przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej w Ostrawie. Obok niego pojawił się na paradzie i obchodach 120-lecia prawdziwy Szkot, tym razem nie w tradycyjnej spódniczce, ale w tradycyjnym

nakryciu głowy, obok kilku innych Anglików (stąd też chyba ta wspomniana relacja w angielskiej TV).

Jeżeli chodzi o zbiory ikonograficzne, to aktualnie zbiór ten liczy kilka tysięcy zdjęć. Znajduje się on fizycznie we władaniu „Muzeum Komunikacji Miejskiej” przy ul. Wierzbowej.

Nie tylko znajduje się, ale, co ważniejsze, został dokładnie skatalogowany. Dla zbioru tego została też założona księga inwentarzowa według wzoru przyjętego w polskich muzeach.

Jednym z najcenniejszych zespołów w tym zbiorze jest zestaw dwustu kolorowych przeźroczy Waltera Geneweina wykonanych w okresie okupacji niemieckiej podczas II wojny światowej. Również skatalogowany i opisany. Walter Genewein to były kierownik Wydziału Finansowego niemieckiej administracji łódzkiego getta, autor kilku tysięcy podobnych kolorowych przeźroczy, ale wykonanych tylko na terenie tegoż getta, znany z filmu dokumentalnego „Fotoamator”. Zestaw, o którym mowa, został wykonany tylko na łódzkich ulicach, ale jest tam też kilka ujęć ze Zgierza i jedno z Warszawy⁴.

Niezwykle cenny jest też w tych zbiorach zestaw ponad dwudziestu szklanych negatywów z początku kursowania łódzkich tramwajów wykonanych prawdopodobnie przez „fotografa początków Łodzi” – Bronisława Wilkoszewskiego – w 1900 r.

Ten zbiór ikonograficzny uzupełniają bogate zbiory prywatne kilku członków Klubu, z których do najcenniejszych na pewno należą kolekcje Wojciecha Dębskiego (w tym specjalistyczny zbiór łódzkich pocztówek, na których uchwycone zostały łódzkie tramwaje i autobusy) i Łukasza Stefańczyka (w tym zestaw kopii zdjęć pozyskanych od europejskich miłośników komunikacji miejskiej, którzy onegdaj, w latach 70. XX w., odwiedzili Łódź).

Do dorobku merytorycznego przyszłego Muzeum należy też zaliczyć wiele publikacji przygotowanych przez członków Klubu, jak również kilka prac magisterskich powstałych na bazie zbiorów Izby/Muzeum. Dzięki nim ugruntowała się w świadomości Łodzian informacja, że w Łodzi nigdy nie kursowały tramwaje konne, a od razu ruszyły elektryczne, wyprzedzając pod tym względem Warszawę o kilka lat. Powstało też kilka prac magisterskich, ostatnia (z 2018 r.) Michała Wądołowskiego o historii Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi.

Jeżeli chodzi o archiwalia, to jest to również niebagatelny zbiór pozostający w dyspozycji Izby Tradycji MPK-Łódź – Muzeum Komunikacji Miejskiej. Jest to m.in. dokumentacja techniczna wagonów eksploatowanych niegdyś w Łodzi, która na bieżąco służy do remontu zabytkowego taboru. Materiały te, nie będące w kręgu zainteresowania Archiwum Państwowego ze względu na ich wysoce specjalistyczny charakter, zostały przekazane do Izby/Muzeum w trakcie brakowania materiałów pozostających w dyspozycji różnych działów technicznych MPK-Łódź.

Są one uzupełnieniem dwóch dużych zespołów archiwalnych z łódzkiego Archiwum Państwowego w Łodzi pn. „Kolei Elektrycznej Łódzkiej” (tramwaje miejskie w Łodzi) i „Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych” (tramwaje podmiejskie). Każdy z nich to ok. 2 tys. jednostek aktowych. Oba od dawna są przedmiotem stałych studiów członków Klubu. Ostatnio pilnie studiuje zespół ŁWEKD Antoni Chamczyk przygotowujący obszerną publikację historyczną o dziejach linii do Tuszyna i Rzgowa.

Izba/Muzeum posiada już dziś specjalistyczną bibliotekę, której niewątpliwymi cymbeliami są opublikowane sprzed I i II wojny światowej materiały europejskich zjazdów komunikacji miejskiej. Jeden z nich odbył się w Warszawie w 1930 r., a jego uczestnicy odwiedzili również Łódź. Zostały one uratowane przysłowiowym „cudem” przed wysypiskiem makulatury.

Środowisko łódzkich entuzjastów dziejów komunikacji miejskiej jest też bodajże najliczniejszym i najprężniejszym w zakresie kolekcjonowania jej biletów. Potencjał ekspozycyjny w tym zakresie prezentuje publikacja jednego z członków tej grupy – Jacka Biernata – pt. „Historia łódzkiej komunikacji miejskiej w biletach i taryfach”, wydana w 2013 r. Najbardziej znaczące kolekcje należą do wspomnianego wyżej J. Biernata, Janusza Mikołajczyka i Stanisława Gorczycy. Nie dotyczą tylko Łodzi, ale większości polskich miast posiadających w przeszłości i obecnie komunikację miejską. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że w pewnym momencie zostaną przekazane do zbiorów planowanego łódzkiego muzeum komunikacji. Na pewno znaczącym elementem w kierunku podjęcia takich decyzji będzie zachowanie tych kolekcji w nienaruszalnej całości z pleno titulo uhonorowaniem ich twórców.

Za sprawą środowiska łódzkich „bileciarzy” od wielu lat organizowane są w naszym mieście w maju ogólnopolskie spotkania kolekcjonerów biletów, a we wrześniu, jako element konkursu organizowanego przez Izbę Tradycji MPK-Łódź/Muzeum Komunikacji Miejskiej na najciekawszą pamiątkę z dziejów łódzkiej komunikacji, łódzkie spotkania biletowe, mające swoich wiernych i wieloletnich uczestników.

Jak widać z tej krótko zarysowanej charakterystyki możliwych zbiorów ewentualnego Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi, jest to potężna baza, często unikalna, która jest jego „wianem”.

Oczywiście nie wyczerpuje to zestawu możliwych innych prezentacji w postaci wystaw uzupełniających i czasowych na terenie Zajezdni Muzealnej Brus, chociaż na pewno nie w postaci absurdałnego pomysłu umieszczenia na Brusie kolekcji samolotów, który zrodził się kilka lat temu pod nazwą „Laboratorium Transportu (LaboT)”, pomijając fakt, że już takiej kolekcji, znanej pod nazwą „kolekcja Lewandowskiego”, w Łodzi już nie ma, bowiem okazało się, że w większości są to depozyty wojska i jako takie wywedrowały do Muzeum Lotnictwa w Dęblinie. Co ciekawe, pomysł umieszczenia na Brusie samolotów zrodził się, o ile mi wiadomo, bez uprzedniej wizytacji terenu zajezdni, który po prostu jest za mały na tak duże obiekty. Abstrahując

od zupełnie już abstrakcyjnego pomysłu zbudowania nad zabytkowym budynkiem hali postojowej wielkiej platformy, na której stałyby samoloty. Czemu zdecydowanie sprzeciwił się ówczesny Wojewódzki Konserwator Zabytków – Wojciech Szygendowski.

Natomiast jest do pozyskania, nawet w formie trwałego depozytu, interesująca kolekcja ciekawych konstrukcji rowerowych, a i kolekcjonerzy zabytkowego taboru samochodowego na pewno chętnie użyczą na czasowe ekspozycje swoje pojazdy. Zresztą już teraz chętnie przyjeżdżają dla ich prezentacji podczas „Dni Otwartych Zajezdni Brus”, dla których zawsze wydzielany jest specjalny sektor postojowo-prezentacyjny.

Ciekawym zamysłem jest pomysł szczeciński, czyli połączenie zabytków techniki z ekspozycją dzieł sztuki. Oczywiście możliwy do realizacji i w Łodzi. Już podczas jednych z brusowych „Dni Otwartych” koncertował zespół rockowy.

Truizmem jest stwierdzenie, że muzea typu technicznego są na całym świecie jednymi z najczęściej odwiedzanych. Niektóre z nich, w zakresie ekspozycji tramwajowo-autobusowych, to potężne jednostki muzealne, np. Narodowe Muzeum Tramwajów w Crich w Wlk. Brytanii, co można sprawdzić naocznie na YouTube.

Zaprezentowana wyżej materialna baza przyszłego Muzeum jest ważna, ale nie mniej ważnymi są ludzie skupieni wokół tej idei. Obecnie Klub Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi liczy ponad 100 członków, ale przeszło przez niego w ciągu jego prawie 40-letniej działalności około 300–400. Ich przekrój wiekowy i społeczno-zawodowy był i jest najprzeróżniejszy. Wśród nich jest grupa, która jest w stanie bez większych problemów etatowo poprowadzić to wymarzone przez nich Muzeum. Udowadniają to na co dzień swoją dotychczasową pracą społeczną. Czy można zmarnować taki potencjał?

Jest jeszcze inny niebagatelny aspekt ich i Klubu działalności: kształtowanie emocjonalnego i wstępnego przygotowania do pracy w MPK-Łódź. Wielu z nich trafiło do Klubu z marzeniem o przyszłej pracy w charakterze motorniczych lub kierowców autobusów MPK-Łódź⁵. Niektórzy z nich trafiali do Klubu już jako nastoletnie dzieci, przyprowadzane na zebrania klubowe na ich żądanie przez rodziców. Czy więc można zmarnować tę wzorcową z punktu widzenia HR ścieżkę naboru nowych pracowników? Nie ma w tej grupie nieraz trudnej wstępnej adaptacji pracowniczej, bo ten etap niejako automatycznie mają już poza sobą. Truizmem jest stwierdzenie z zakresu teorii stosunków pracowniczych, że inaczej pracuje ten, kto lubi swoją pracę, a inaczej ten, kto musi pracować. Jest nim również stwierdzenie, że taki pracownik jest najbardziej stały i najbardziej zaangażowany. Zaczyna mieć to coraz większe znaczenie przy zmniejszającej się w Polsce populacji młodych ludzi w ogóle, a szczególnie zainteresowanych trudnym zawodem pracownika komunikacji miejskiej. Z przykładami podobnej ścieżki naboru pracowników w największych zachodnich firmach można spotkać się tam już od dawna, np. w fabrykach „Mercedesa”. Czyli Muzeum jako forma aktywnej rekrutacji i wstępnego przygotowania do pracy na tramwajach i autobusach...

Na zakończenie kwestia, którą należy wnikliwie rozważyć: gdzie umieścić Muzeum w strukturze organizacyjnej miasta, aby w pełni wykorzystać potencjał, jaki tkwi w tej idei i ludziach skupionych wokół niej. Najprościej wydawałoby się, że Muzeum mogłoby powstać jako oddział Muzeum Historii Miasta. Problemem jednak w takim usytuowaniu jest jego techniczny charakter, a tu kluczowym problemem są niezbędne remonty rekonstrukcyjne i bieżące taboru, który stanowi jego podstawę ekspozycyjną. To z kolei rodzi określone problemy że tak powiem „wербalnie komunikacyjne”, które nie zawsze mogą być zrozumiałe dla historyków, w końcu przede wszystkim humanistów. Stąd raczej widziałbym to Muzeum jako osobną jednostkę muzealną. Jak już wspomniałem wyżej, w trakcie dotychczasowej działalności Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi wyraźnie wykształciła się grupa, która jest w stanie fachowo poprowadzić takie Muzeum. Ich przydatność jest stale weryfikowana w codziennej społecznej pracy, na przykład przy organizacji ostatnich obchodów 120-lecia uruchomienia komunikacji miejskiej w Łodzi. Bez nich jako konduktorów zabytkowych wagonów nie mogliby się nimi przejechać liczni łodzianie, którzy uczestniczyli w parady tramwajowej, z prostej przyczyny: wagony te nie posiadają automatycznie zamykanych drzwi, które są podstawowym warunkiem zabrania pasażerów. Żeby go spełnić, przy każdych drzwiach musiał stać „konduktor”, którego zadaniem było ręczne zamykanie drzwi i ogólne dbanie o bezpieczeństwo pasażerów. To zapewniała liczna klubowa „drużyna konduktorska”.

I na zakończenie: w ostatnim czasie obok zajezdni Brus wykształcił się inny ośrodek „muzealny” w postaci dawnego wojskowego bunkra, którym opiekuje się Łódzkie Stowarzyszenie Miłośników Militariów „Kompanja Brus” (patrz ich strona na FB). W środku znajduje się zorganizowana przez nią niewielka, acz ciekawa ekspozycja muzealna poświęcona dziejom wojskowości polskiej w Łodzi i okolicy. Bunkier jest dostępny prawie zawsze równoległe z „Dniami Otwartymi Zajezdni Muzealnej Brus”.

Niedawno idea utworzenia muzeum na Brusie otrzymała niespodziewane i z niespodziewanej strony wsparcie. W dniu 2 grudnia, podczas mszy z okazji 120-lecia komunikacji miejskiej w Łodzi, której przewodniczył abp senior archidiecezji łódzkiej Władysław Ziółek, w swojej homilii powiedział: „dzisiaj w tym radosnym, jubileuszowym świętowaniu możecie być dumni z Waszej historii; z podziwem patrzymy na Waszą troskę o zachowanie pamięci i tradycji; cieszymy się bardzo, że w naszym mieście od 2006 r. funkcjonuje Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź. Z wielkim sentymentem i zachwytem oglądamy mknące nieraz po torach naszych ulic zabytkowe tramwaje. To jakby kapsuły minionego czasu, ale wciąż obecne pośród nas. W tym jest jakieś dostojeństwo, ale i wyraz miłości do tego, co otrzymaliśmy w darze od naszych przodków”.

Więc jeszcze raz na absolutne zakończenie tego materiału: czy wolno władzom naszego miasta nie wykorzystać tego ogromnego i już kilkudziesię-

cioletniego potencjału społecznej aktywności młodych w większości łodzian, zgodnie z nadal chyba aktualnym hasłem „Młodzi dla Łodzi” dla stworzenia unikalnego w polskiej skali Muzeum?

Przypisy:

1. Ze strony [www „Muzeum Komunikacji Miejskiej”](http://www.muzeum.mpk.lodz.pl/index.htm) (<http://www.muzeum.mpk.lodz.pl/index.htm>): „Akademia Miejskiego Podróżnika to miejsce, w którym najmłodszy mieszkańcy Łodzi przybliżają sobie zasady właściwych zachowań, poznają zasady funkcjonowania komunikacji miejskiej i podstawy ruchu drogowego”.
2. Do tej pory był to obszerny ogród za obecną Palmiarnią, który powstał jeszcze w latach międzywojennych jako Szkolny Ogród Botaniczny Centralnej Pracowni Przyrodniczej w Łodzi.
3. Do wglądu m.in. w zbiorach Pracowni Regionalnej Wojewódzkiej Biblioteki im. J. Piłsudskiego w Łodzi.
4. Nie został wykorzystany w „Fotoamatorze”, ponieważ nie pasował reżyserowi do koncepcji filmu, chociaż byłby to interesujący, acz brutalny kontrpunkt: tam umierające getto, a tu „normalne”, „spokojne” ulice Litzmannstadtu.
5. Radosna informacja z Facebooka ok. 30-letniego członka Klubu Piotra S. opublikowana 28 grudnia 2018: „Egzamin na tramwajowe prawo jazdy – zaliczony. Tym samym spełniło się marzenie z dzieciństwa...”.

Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Otwarte we wrześniu 2006 roku Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź poszczycić się może zbiorami liczącymi ponad 5000 eksponatów, z czego przeszło 200 to elementy wyposażenia pojazdów komunikacji miejskiej. Kolejne zgromadzone pamiątki to m.in. stare zdjęcia, dokumenty, mapy, bilety, elementy strojów konduktorskich czy rozkłady jazdy. Zgromadzone eksponaty pozwalają na zapoznanie się zarówno z historią łódzkich tramwajów i autobusów, jak i z dziejami naszego miasta.

Historia pod ręką

Wizyta w Muzeum poszerzy wiedzę każdego pasjonata dziejów Łodzi i komunikacji miejskiej. Dowiedzieć tu się można m.in. kiedy ruszyły tramwaje miejskie, jak wyglądał strój motorniczego, do czego służyła bileterka, dlaczego podkłady były bardzo drogie, co miały wspólnego uskrzydłone koła z fachem tramwajarskim i ile kosztował bilet w 1898 roku.

Masa ciekawostek

Informacje z przeszłości dziś mogą zdumiewać. Dlaczego np. motorniczowie mieli wąsy? Jaką siłą w nogach musiał się wykazać kierowca autobusu w latach 60. XX wieku? Z jakich powodów korniki nie lubiły podkładów tramwajowych? Dokąd jeździły tramwaje ciągnięte przez parowozy? Skąd wydobywano piasek niezbędny dla funkcjonowania tramwajów?

Miejsce spotkań

To właśnie tutaj każdego roku w kwietniu odbywa się Zjazd Kolekcjonerów Biletów, a we wrześniu – giełda biletów i pamiątek komunikacji miejskiej. Ponadto w każdą pierwszą środę miesiąca w MKM spotykają się członkowie Klubu Miłośników Starych Tramwajów, stowarzyszenia liczącego ponad 120 aktywnych pasjonatów historii komunikacji miejskiej.

Edukacja na co dzień

Szkolne wycieczki nie muszą się dłużyć – zebrane w Muzeum przyrzędy można obsługiwać osobiście, liczne modele przyciągają wzrok, a na koniec można zrobić sobie pamiątkowe zdjęcie w roli konduktorki lub motorniczego. Przedszkolaki i uczniowie młodszych klas szkół podstawowych mogą wziąć udział w zajęciach z cyklu „Akademia Miejskiego Podróżnika”.

Badania i archiwizacja

Muzeum posiada bogate archiwum dokumentacji dotyczącej łódzkich tramwajów i autobusów, a biblioteczka zawiera kilkaset książek dotyczących komunikacji miejskiej w Polsce i na świecie. Zbiory dopełniają liczne czasopisma i druki ulotne. Ciągłe poszerzająca się baza danych stanowi doskonałą pomoc m.in. dla badaczy historii Łodzi i studentów.

Sklepek z pamiątkami

Młodszych gości zapewne zainteresują papierowe modele do sklepania i inne kolorowe drobiazgi, starsi natomiast z pewnością docenią oferowane książki dotyczące historii komunikacji miejskiej w Łodzi i okolicach. Nabyć można również autentyczne bileterki czy guziki od tramwajarskich mundurów.

Akademia Miejskiego Podróżnika

To modyfikacja wcześniejszego projektu pn. „Akademia Kulturalnego Pasażera”. Program edukacyjny skierowany jest do najmłodszych użytkowników komunikacji publicznej, do najstarszych przedszkolaków oraz uczniów klas 1-4 szkoły podstawowej. Zajęcia w formie zabawy mają na celu zapoznanie dzieci z zasadami, jakie obowiązują podczas podróżowania komunikacją publiczną oraz podstawami ruchu drogowego.

Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

90-133 Łódź, ul. Wierzbowa 51

tel. (42) 672-12-07

www.muzeum.mpk.lodz.pl

muzeum@mpk.lodz.pl

Gzynie: poniedziałek-czwartek, 10:00-18:00

oraz w wybrane soboty 10:00-14:00

Ceny biletów: ulgowy: 1,20 PLN, normalny: 2,40 PLN,

program edukacyjny: 7,00 PLN

Serdecznie zapraszamy!

Komunikacyjna pętla czasu

Prezentujemy fotografie porównawcze kilkunastu miejsc w Łodzi, które pokazują zachodzące zmiany w pejzażu komunikacyjnym naszego miasta. Warto przy takiej okazji skorzystać z kolekcjonerskich zasobów i archiwów miłośników komunikacji, w tym wypadku ze zbiorów Łukasza Jakiela, który zestawiał widoki dawne i te bardziej współczesne...



Widok na dworzec Łódź Kaliska.

Dworzec wybudowany w latach 1900–1902 projektu Czesława Domaniewskiego, architekta związanego z obiektami Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Kaliskiej. Główny budynek w zasadzie niezmięnionej formie (w czasie okupacji po obu stronach schodów wejściowych dobudowano drewniane budynki) dotrwał do lat 80., kiedy to będący już w fatalnym stanie wraz z drewniakami rozebrano. Lata 30. XX w.

Karta pocztowa z okresu okupacji wydawnictwa Paul Mix.

Autorem zdjęcia prawdopodobnie A.J. Ostrowski. Zbiory własne

120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi



Piotrkowska przy skrzyżowaniu z ulicą Mickiewicza i Główną. Czerwiec 1967 r.
Autorem starszego ujęcia jest prawdopodobnie Stanisław Galusiński. Zbiory własne



120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi

Piotrkowska przy skrzyżowaniu z ulicą Mickiewicza i Główną. Czerwiec 1967 r.
Autorem starszego ujęcia jest prawdopodobnie Stanisław Galusiński. Zbiory własne

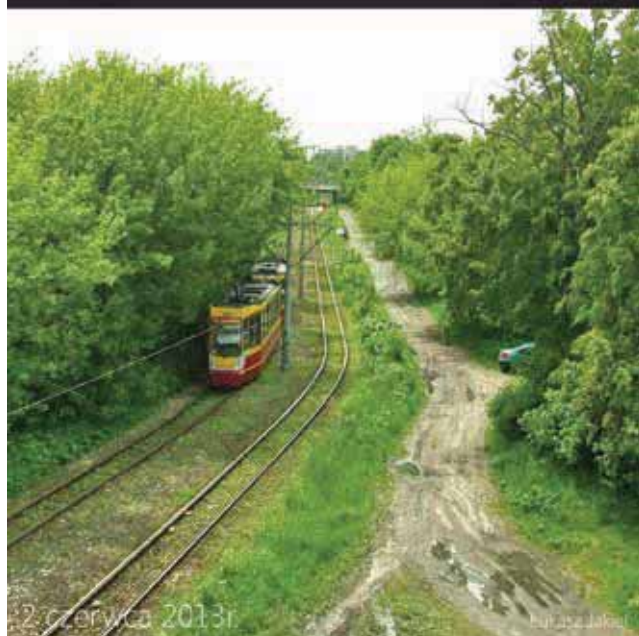


Piotrkowska przy skrzyżowaniu z ulicą Mickiewicza i Główną. Czerwiec 1967 r.
Autorem starszego ujęcia jest prawdopodobnie Stanisław Galusiński. Zbiory własne



120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi

Piotrkowska przy skrzyżowaniu z ulicą Mickiewicza i Główną. Czerwiec 1967 r.
Autorem starszego ujęcia jest prawdopodobnie Stanisław Galusiński. Zbiory własne



Widok z wiaduktu kolejowego linii obwodowej, odcinek Łódź Widzew-Zgierz na odcinek trasy tramwajowej łączący ulicę Pomorską z Telefoniczną, na wysokości ogródków działkowych „Morwa”. 9 czerwca 1970 roku. Autor zdjęcia prawdopodobnie Andrzej Wach. Zbiory własne



120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi

Ulica Narutowicza na wysokości ulicy Matejki w kierunku Radiostacji. Prawdopodobnie przełom lat 40. i 50. XX w. Zdjęcie posiada pieczętkę Zarządu Miejskiego w Łodzi – Wydział Planowania Przestrzennego. Autor nieznany. Zbiory własne



Ulica Piotrkowska, widok na Białą Fabrykę Geyera.
 Lata 30. XX w. Karta pocztowa z okresu okupacji. Brak wydawnictwa na odwrocie.
 Zbiory własne



120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi

Skrzyżowanie ulic Rzgowskiej i Zarzewskiej, które pokonuje grupa niemieckich żołnierzy. Tramwaje z tego odcinka Rzgowskiej zniknęły po wybudowaniu krańcówki na placu Niepodległości. Pierwsza połowa lat 40. XX w. Autor zdjęcia nieznany. Zbiory własne



koniec lat 50-tych XXw.



28 września 2013r.

Łukasz Jabeł

Ulica Srebrzyńska na fragmencie biegnącym wzdłuż modernistycznego osiedla Motwiła-Mireckiego. Uroczyste otwarcie trasy tramwajowej na Nowe Złotno, mijającej m.in. widoczne osiedle, miało miejsce 12.07.1949 roku, a pierwsza linia tramwajowa „3” zaczęła tędy kursować 25 września. Na zdjęciu widoczny skład na linii 13 w końcu lat 50. jeszcze na pojedynczym torze. Tramwaje na Nowe Złotno zawieszono 6.07.1992 r.

Karta pocztowa wydawnictwa P.T.T.K. – Zakłady Wytwórcze Fotowidokówek i Pamiątek we Wrocławiu. Autorem zdjęcia jest W. Flach. Zbiory własne



120 lat komunikacji miejskiej w Łodzi

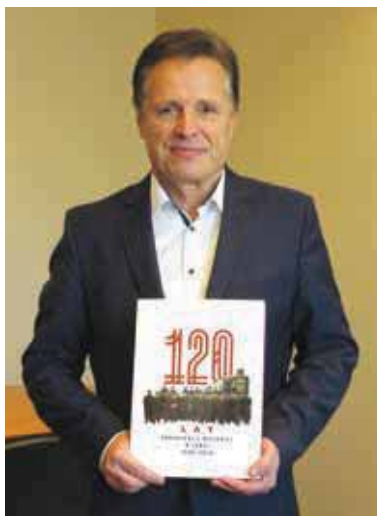
10 marca 2018 roku zakończyła się, w obecnym kształcie, eksploatacja krańcówki autobusowej Wydawnicza. Krańcówka ta funkcjonowała od roku 1992 i zajęła miejsce wcześniej funkcjonującej tutaj pętli tramwajowej, zachowując wiele z elementów, w tym murowaną wiatę i budynek ekspedycyjny. Tramwaje kończyły tu swój bieg od 1970 do 1985 roku. Przez kilka późniejszych lat pętla pełniła funkcje techniczne. Starsze ujęcie pochodzi z drugiej połowy lat 80., podczas VI Dni Techniki Łodzi. Autor zdjęcia nieznanymi. Zbiory własne



Skrzyżowanie ulic Wróblewskiego z ulicą Braterską, gdzie swego czasu swój bieg kończyła linia 6. Na zakręcie wagon 2N1 uchwyty w momencie dokonywania manewrów na wekslu, aby ustawić się w stronę drogi powrotnej. Pierwsza połowa lat 50. XX w.
Autor zdjęcia mi nieznan. Zbiory własne

Czas wielkich inwestycji

O niedawnych obchodach rocznicowych oraz o planach inwestycyjnych na najbliższe lata rozmawiamy z prezesem zarządu MPK-Łódź Sp. z o.o. Zbigniewem Papierskim



Panie Prezesie, w grudniu 2018 r. obchodziliśmy 120-lecie uruchomienia komunikacji miejskiej w Łodzi. To dwanaście dekad ciągłych zmian, rozwoju, wdrażania coraz to nowszych technologii. Czy łatwo jest kierować Spółką z tak złożoną historią?

Nasza historia to powód do dumy, ale również wielka odpowiedzialność. Dlatego też przywiązujemy wielką wagę do inwestycji, dzięki którym komunikacja miejska w Łodzi będzie funkcjonować sprawnie przez następne kilka dekad. Zakres bieżących zadań i wielkość przeznaczonych na ich realizację funduszy jeszcze nigdy nie miały takiej skali.

Oddana do użytku wiosną 1986 r. zajezdnia tramwajowa przy ul. Telefonicznej przez prawie 30 lat dzierżyła palmę pierwszeństwa wśród obiektów tego typu w Polsce. Jak będzie wyglądać jej przyszłość?

Dzięki wybudowaniu nowej hali przeglądowo-naprawczej znacznie wzrośnie potencjał zajezdni, co pozwoli na efektywniejszą konserwację taboru niskopodłogowego. Na trzech torach zlokalizowano urządzenia pozwalające na sprawne

przeglądy niskopodłogowców, które niemalże całą aparaturę zlokalizowaną mają na dachu. Na kolejnych dwóch torach urządzono cztery osobne stanowiska, gdzie można niezależnie dokonywać np. drobnych napraw blacharskich i lakierniczych. Tempo powstawania hali było imponujące, bowiem wykonawca – PPUB INKOMET – rozpoczął roboty budowlane 5 kwietnia 2018 r., a zgodę na użytkowanie wydano już 8 lutego 2019 r. Zwieńczeniem inwestycji będzie uruchomienie nowej podstacji, którą do grudnia 2019 r. ma wybudować firma PLUTON, nie będzie to jednak finansowane z budżetu unijnego, lecz Spółki.

Nie będzie to jedyna inwestycja w infrastrukturę tramwajową. Zmodernizowana ma zostać również druga nasza zajezdnia – Chocianowice – działająca nieprzerwanie od 1901 r.

O ile zajezdnia przy ul. Telefonicznej zbudowana została od podstaw w szczerym polu, to w przypadku Chocianowic w ciągu jej ponad 115-letniej historii modernizowano ją wielokrotnie, co zresztą widać w układzie torów czy bryle hali. W ramach inwestycji planowana jest modernizacja istniejących zabudowań i dobudowanie nowej części hali, mieszczącej myjnię wagonów tramwajowych oraz tory do obsługi codziennej taboru, odkurzania i uzupełniania piasku. Budynek zostanie dobudowany do istniejących hal od strony północnej. Planowana modernizacja i rozbudowa ma na celu polepszenie jakości i zwiększenie funkcjonalności obecnych hal. Szacunkowa wartość przebudowy będzie określona w kosztorysie inwestorskim, który sporządzony zostanie po wykonaniu dokumentacji technicznej. Obiekt ma być oddany do użytku do końca 2022 r.

Z zajezdniami łączy się nieodzownie tabor. Jak przedstawiają się plany pozyskania nowych wagonów?

Jeśli chodzi o niskopodłogowy tabor tramwajowy, to w 2002 r. zyskaliśmy 15 Cityrunnerów, a w 2008 r. dla potrzeb obsługi ŁTR-u dzięki dofinansowaniu unijnemu zakupiono 10 wozów 122N wyprodukowanych przez bydgoską PESE. Było to jednak przysłowiową kroplą w morzu potrzeb. Po raz kolejny, dzięki dotacjom UE, udało się kupić tramwaje niskopodłogowe – tym razem do obsługi zmodernizowanej Trasy W-Z. Było to w 2015 r. – 22 Swingi wyruszyły na ulice Łodzi. Niemalże identyczne wagony w ilości 12 sztuk pojawiły się w naszym taborze w 2018 r., jako realizacja projektu obejmującego wspomnianą budowę hali przeglądowo-remontowej przy ul. Telefonicznej. Co najważniejsze, obecnie czynione są starania o zakup 30 kolejnych jednostek niskopodłogowych, o niespotykanej dotychczas w Łodzi konstrukcji. Mają one być pozyskane dzięki temu samemu programowi, w ramach którego przeprowadzona zostanie modernizacja zajezdni Chocianowice.

W 2018 r. również autobusy miały swoje urodziny – siedemdziesiąte. Zajęto im ponad 20 lat, aby dogonić tramwaje. Jakie zmiany czekają tabor autobusowy w najbliższych latach?

Przede wszystkim trwa całkowita przebudowa zajezdni przy ul. Limanowskiego. Budynek z charakterystycznym „bocianim gniazdem”, znanym z serialu „Daleko od szosy”, został rozebrany i rozpoczęły się prace budowlane związane ze wznoszeniem budynku hali serwisowej ze stacją kontroli pojazdów, zapleczem technicznym i częścią socjalno-biurową. Zajezdnia ma być gotowa do września 2020 r., a koszt jej przebudowy to ok. 79 mln zł brutto, a sfinansować to zamierzamy z pomocą emisji obligacji. Projekt obejmuje również zadane miejsca postojowe dla autobusów elektrycznych. Ubiegamy się bowiem o dofinansowanie na zakup 17 sztuk takiego taboru oraz na budowę stacji szybkiego ładowania na krańcówkach zlokalizowanych przy ul. Wydawniczej, Szczecińskiej, Kusocińskiego, al. Wyszyńskiego, al. Rodziny Poznańskich i al. Hetmańskiej.

To zupełnie nowy rodzaj środków transportu, nasuwa się skojarzenie z propozycją wprowadzenia w Łodzi trolejbusów, którą wysuwano przynajmniej trzykrotnie. Zajezdnia przy ul. Limanowskiego przez jakiś czas projektowana była jako trolejbusowa.

Tak, z tym, że autobusy elektryczne to realny plan i to już się dzieje. Nie możemy jednocześnie zaniedbać dostaw nowych autobusów spalinowych, których – jak wiadomo – żywotność oblicza się na 10–12 lat. Nowością w naszej flocie są 24 małe autobusy Isuzu, które pomimo długości zaledwie ośmiu metrów, wewnątrz rozplanowane są jak normalne autobusy. Czekamy również na dostawę 46 nowych Solarisów – 20 jednostek 18-metrowych oraz 26 sztuk 12-metrowych. Jako ciekawostkę dodam, iż 10 sztuk z każdego typu, czyli w sumie 20 autobusów, będzie wyposażonych w ogniwa fotowoltaiczne zamontowane na dachu oraz system rekuperacji, pozwalający odzyskać energię podczas hamowania pojazdu.

Ledwo milkną echa obchodów rocznicowych w 2018, a tu już kolejny jubileusz: 25-lecie Zakładu Przewozu Osób Niepełnosprawnych.

ZPON dokładnie 1 kwietnia 2019 r. obchodzi 25-lecie swojego istnienia. Flota pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych oraz działalność sumiennych i zaangażowanych pracowników Zakładu pozwoliły na wyrwanie się z przystawionych – i dosłownych „czterech ścian” – wielu osobom niepełnosprawnym, dzięki czemu mogły one uczęszczać do szkoły, na studia, a teraz – do

pracy. Razem z zajezdnią autobusową przy ul. Limanowskiego powstaje nowy budynek Zakładu Przewozu Osób Niepełnosprawnych oraz wiaty nad miejscami postojowymi dla ich busów. Prezent w sam raz na tak zacną rocznicę.

Planowana jest również przebudowa Helenówka. Czy zajezdnia z 1922 r., nieeksploatowana liniowo od 2012 r., doczeka się wielkiej przemiany?

Z Helenówkiem wiążemy wielkie nadzieje, bowiem chcemy przenieść tam Zakład Techniki MPK-Łódź, czyli warsztaty centralne, gdzie modernizuje się m.in. tabor tramwajowy. Nie jest tajemnicą, że w związku z przeobrażeniami w Nowym Centrum Łodzi będziemy musieli opuścić naszą kolebkę – obiekt przy ul. Tramwajowej. Jeśli chodzi o zajezdnię na Helenówku, to mamy już zgodę Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Łodzi na zaproponowany przez nas zakres prac, do końca 2019 r. ma być sporządzona dokumentacja techniczna budowy nowego Zakładu Techniki.

Czego wypada życzyć szefowi przedsiębiorstwa, które ma 120-letnie dziedzictwo?

Najbardziej życzyłbym sobie, aby obecne czasy zapamiętane były jako okres wielkiej odnowy komunikacji miejskiej w Łodzi.

Dziękuję za rozmowę.

Główne inwestycje MPK – Łódź

„Budowa hali przeglądowo-naprawczej na terenie Zakładu Eksploatacji Tramwajów nr 1 przy ul. Telefonicznej”

„Modernizacja zajezdni tramwajowej Chocianowice”

„Modernizacja istniejącej zajezdni autobusowej przy ul. Limanowskiego 147/149 w Łodzi wraz z budową nowej siedziby Zakładu Przewozu Osób Niepełnosprawnych MPK – Łódź Spółka z o.o.”

„Adaptacja dawnej zajezdni Międzygminnej Komunikacji Tramwajowej Sp. z o.o. „Helenówek” na potrzeby Zakładu Techniki”

jubileusze

Pierwsze klapsy przy Targowej

70 lat Filmówki

Jakub Wiewiórski

str. 97

Siedemdziesięciolecie Teatru Lalek Arlekin w Łodzi

str. 115

Henryk Ryl – z persektywy czasu

Marek Waszkiel

str. 117

Arlekin na osi czasu 1948–2018

str. 125

Teatr to spotkanie z drugim człowiekiem

Rozmowa z Wojciechem Brawerem

Michał Kowalczyk

str. 132

Pierwsze klapsy przy Targowej

70 lat Filmówki

jubileusze

Mieli zupełnie różne życiorysy, ale byli „na ogół weseli, kipiący młodością, pełni zapału, szczęśliwi, że przeżyli tę cholerną wojnę, a teraz wyciągnęli ten jedyny los, co pozwolił im studiować w tak wspaniałej szkole” – pisał Edward Pałczyński. Sam należał do tych studentów Szkoły Filmowej, którzy trafili do niej z pierwszego naboru i tworzyli po wojnie polską kinematografię.

19 października 1948 r. łódzkie gazety świętowały zbliżającą się rocznicę bitwy pod Lenino, relacjonowały „walkę o czystość partyjnych szeregów”, opisywały – jakże by inaczej – wzrost przestępczości w Anglii i... produkcji w ZSRR. Do kina „Bałtyk” można było wybrać się na „Ostatniego Mohikanina”, do „Adrii” (przy Alei Marszałka Stalina) na „Goal”, a do Robotnika na „Siedmiu śmiałych”. Kto nie znalazł nic dla siebie w żadnym z 19 kin, mógł skuszony prasową reklamą, pójść do kawiarni Fraszka przy Piotrkowskiej 96, choćby po to, by porozmawiać o bramce strzelonej





piłkarzom z Finlandii przez Gerarda Cieślika. Wśród ogłoszeń drobnych przeważały anonse od specjalistów chorób kobiecych i akuszerów. Na milicję wykręcało się 253-60, a do Straży Pożarnej – 8.

O dzień wcześniejsza wspólna inauguracja roku akademickiego łódzkich uczelni z udziałem zaczynającej działalność Państwowej Wyższej Szkoły Filmowej przeszła w łódzkich gazetach niemal bez echa. Z relacji można dowiedzieć się, że otworzyło ją wykonanie hymnu narodowego oraz „Pieśni o wszechbycie” Karłowicza przez muzyków łódzkiej filharmonii. Wiceminister kultury i sztuki Włodzimierz Sokorski zapowiedział marsz do socjalizmu. „Sztuka zawsze była wielkim rewolucjonistą i obecnie powinna tworzyć czołową grupę w marszu naprzód” – mówił. Po przemówieniach zabrzmiał Chopin, Moniuszko, deklamowano „Odę do radości” Mickiewicza, radowano się śpiewając „Gaudeamus igitur”...

Pierwszy większy materiał o Szkole Filmowej ukazał się 1 grudnia w „Filmie”. „W pięknej wykładanej boazerii dawnej sali jadalnej łódzkiego fabrykanta

znajduje się teraz sala projekcyjna z zainstalowaną nowoczesną aparaturą. W luksusowych apartamentach mieszczą się teraz sale wykładowe, montażownia, laboratorium wyposażone w sprzęt techniczny. Obok w sąsiedztwie znajduje się internat dla słuchaczy, biblioteka i stołówka” – pisał Bohdan Węsierski. I dodawał z właściwym owym czasem ideologicznym zacięciem: „Szkoła jest w pełni pracy. Odbywają się wykłady i ćwiczenia. Przy stole montażowym pracuje dwóch studentów. Przez wizjer na stole przeglądają przesuwaną się taśmę. W laboratorium fotograficznym trwają prace przy powiększeniu i wywołaniu zdjęć. (...) Ośrodek szkolenia filmowego mieści się w robotniczej Łodzi w fabrykanckim pałacu. To nie przypadek. Hasło: „Śmierć pałacom, pokój chatom” przestało być aktualne w Polsce Ludowej. I w pałacu, i w fabryce trwa praca nad budową nowej, wspaniałej przyszłości”.

Historia powstania Wyższej Szkoły Filmowej nie jest prosta. Uczelnia została powołana do życia 16 lipca 1948 roku. Wcześniej w Łodzi działał Instytut Filmowy (od 1947 roku), przy którym funkcjonowało Wyższe Studium Filmowe, a następnie Minister Kultury i Sztuki powołał Wydział Filmowy przy Wyższej Szkole Sztuk Plastycznych. Kiedy właściwa „Filmówka” zaczęła działać, zarządzała nią Przedsiębiorstwo Filmowe „Film Polski”, ale od stycznia 1950 roku uzyskując status akademicki przeszła pod zarządek Ministerstwa, sama będąc zarządzaną przez rektora. Połączenie Państwowej Wyższej Szkoły Filmowej i Państwowej Wyższej Szkoły Aktorskiej nastąpiło w 1958 roku.

Wróćmy jednak do roku 1948. Na pierwszy rok zgłosiło się ponad 300 kandydatów na reżyserów i operatorów. Przyjęto 60 osób, z czasem miało się okazać, że skończy ją połowa. W nowo powołanej uczelni obok I roku studiów zafunk-



Ministerstwo Kultury i Sztuki przesłał z dnia 14 lipca 1949 r. nadoleć Wyższej Szkole Filmowej prawo szkół państwowych.



WYŻSZA SZKOŁA FILMOWA
w Łodzi

KSIĄŻKA EWIDENCYJNA

L. 128 1948/49

Nazwisko *Lipman-Lipiński*
Imię: *Jerzy*
Data urodzenia: *10 kwietnia 1924 r.*
Miejsce urodz.: *Breszć n/ś.*
Województwo, powiat: *połabie*
Przynależność państw.: *polskie*

Został wpisany jako student w księgze intrykulatoryjnej dn. *15 maja 1949 r.* pod l. *128*

Łódź, dn. *15 V 1949 r.*
Dyrektor
Jerzy Tomasz

Wzrost: *175 cm*
Ciężar ciała: *65 kg*
Ciężar ciała: *65 kg*

Wzrost: *175 cm*
Ciężar ciała: *65 kg*
Ciężar ciała: *65 kg*

Dokument Jerzego Lipmana zaświadcający o przyjęciu w poczet studentów
fot. Archiwum Szkoły Filmowej w Łodzi





cjonował również II i III. W nich znaleźli się słuchacze wcześniej wymienionych łódzkich szkół, a także słuchacze tzw. „Prafilimówki”, czyli Kursu Przesposobienia Filmowego w Krakowie (1945–46). Łącznie lista osób przyjętych na uczelnię liczyła 134 nazwiska.

Studenci pochodzili z całej Polski i nie tylko, jednak łódzian było niewielu. Przewaga mężczyzn nad kobietami była ogromna. Jeśli chodzi o wykształcenie, przodowali plastycy, nie brakowało też studentów prawa, dziennikarstwa czy słuchaczy studiów inżynierskich. Spotykali się – intencjonalnie lub przypadkiem – również poza Alma Mater. „W drodze do szkoły wielu spośród nas wysiadało na przystanku tramwajowym przy rogu Główniej (dziś Piłsudskiego) i Targowej. Opodal kłębił się tłum przekupniów i ich klientów, wypełniający Wodny Rynek. Było na nim krzykliwe i kolorowo. W ramach akcji upiększania miasta z rynku usunięto „kocie łby”, a przy okazji zlikwidowano cały handel. Wodny Rynek otrzymał dumną nazwę Placu Zwycięstwa i... opustoszał. Atmosfera dawnego targowiska i jego metamorfoza zachowała się w kilku etiudach szkolnych” – pisał wspomniany Edward Pałczyński w „Pierwszych latach szkoły X Muzy”, wydanej przez Muzeum Kinematografii w 1989 roku.

Książeczka jest niedużych rozmiarów, za to obfituje w barwne opisy postaci, szkolnych wnętrz, okolic i obyczajów. Zwraca też uwagę na różnorodność dróg, jakie przywiodły do Łodzi pierwszych studentów „Filmówki”. Zacytujmy: „Każdy z naszych życiorysów nadawał się na scenariusz sensacyjnego filmu. Byli wśród nas żołnierze konspiracji, dywersji i partyzantki akowskiej, dziewczyna z BCH (Batalionów Chłopskich), kolega z PAL (Polskiej Armii Ludowej). Dwóch przyszło z radzieckiego

oddziału Kowpaka, kilku kolegów walczyło w Powstaniu Warszawskim, a paru, najstarszych wiekiem, brało udział w wojnie obronnej we wrześniu 1939 (...) Mieliśmy także przymusowych górników (...) Dwoje miało wytatuowane na rękach numery rozpoznawcze oświęcimskiego piekła (...) Oto jacy byliśmy. Ale na ogół weseli, kipiący młodością, pełni zapału, szczęśliwi, że przeżyliśmy tę cholerną wojnę, a teraz wyciągnęliśmy ten jedyny los, co pozwolił nam studiować w tak wspaniałej szkole”.

Wśród studentów, którzy pojawili się w Szkole w 1948 roku są – i to w sporej liczbie – postaci, których wpływ na polską kinematografię jest nie do przecenienia. I to w różnych jej dziedzinach. Przypominając – i to skrótowo – niektórych, miejmy świadomość, że było ich o wiele więcej.

Józef Arkusz (1921 Tarnopol – 1995 Łódź) – w czasie wojny walczył w Armii Krajowej w okolicach Lwowa, życie zawodowe związał z Wytwórnią Filmów Oświatowych. Zasnął na początku lat 70. używaniem mikrokamer przy realizacji filmów biologicznych, jako pierwszy pokazał wnętrze żywego serca.

Mirosław Bartoszek (1930 Łódź – 1978) – w 1944 roku został wywieziony na roboty do Niemiec, przez całą zimę kopał okopy. Przed wszystkim pracował jako reżyser dubbingu. Uważał, że najważniejszy jest początek i koniec wypowiedzianej frazy: usta i polskie słowa musiały idealnie zgadzać się z oryginalnymi. To, co było w trakcie, uważał słusznie za mniej ważne, ponieważ widz nie jest w stanie tak dokładnie śledzić ruchu ust aktora.

Jan Batory (1921 Kalisz – 1981 Warszawa) – jego najpopularniejszy film to – wiadomo, dlaczego – „O dwóch takich, co ukradli księżyc” oraz serial „Kari-no”, którym swego czasu telewizja z uporem wypełniała poranki. Szczególnie cenione były filmy, w których pracował z bardzo młodymi aktorami („Odwiedziny prezydenta”, „Jezioro osobliwości”).

Tadeusz Jaworski (1926 – 2017 Toronto) – dokumentalista, który profesjonalną przygodę z filmem zaczynał w WFO. Po wydarzeniach marca 1968 roku wyemigrował do Kanady, w 1972 roku nakręcił krótkometrażowy dokument „Selling Out”, który przyniósł mu nominację do Oscara. Był bohaterem (podobnie jak wymieniony niżej Janusz Nasfeter) dwóch filmów Grzegorza Królikiewicza.

Jerzy Lipman (1922 Brześć – 1983 Londyn) – żołnierz Armii Ludowej, więzień obozu koncentracyjnego. Bez wątpienia jeden z najważniejszych operatorów polskiego kina: „Pokolenie”, „Kanał”, „Zezowate szczęście”, „Nóż w wodzie”, „Gangsterzy i filantropii”, „Pan Wołodyjowski”... długo można by wymienić. Po 1968 roku wyemigrował do Anglii. Był operatorem ostatniego filmu Aleksandra Forda („Jest pan wolny, doktorze Korczak”), współpracował też z Samuelem Fullerem i Michaeliem Haneke.

Stefan Matyjaszkiewicz (1927 Conde-sur-l'Escaut – 1988 Warszawa) – jego fabularnym operatorskim debiutem była fenomenalna komedia „Ewa chce spać”. Współpracował z Wojciechem J. Hasem, Krzysztofem Zanussim, Janu-

szem Majewskim. Nie zapomnijmy też, że to właśnie były harcerz Szarych Szeregów i Powstaniec Warszawski był operatorem „Samych swoich” Sylwestra Chęcińskiego.

Janusz Nasfeter (1920 Warszawa – 1998 Warszawa) – podobno miał indeks z numerem 1 (dyplom z numerem 1 miał z kolei Marceli Matraszek, związany przez lata z łódzką Oświatówką). Był mistrzem wrażliwego kina dziecięcego, acz przez dekady jego twórczość była zapomniana. W latach 90. dwa dokumenty nakręcił o nim Grzegorz Królikiewicz, a w 2014 roku Michał Oleszczyk, wówczas dyrektor FFFF w Gdyni, zaskakująco zorganizował jego retrospektywę. „Abel, twój brat” czy „Motyle” po latach nic nie straciły ze swej siły.

Czesław Petelski (1922 Białystok – 1996 Warszawa) – W szkole i po szkole nazywany „ideologicznym filarem” z racji proPZPR-owskich poglądów. Filmy, które realizował wspólnie z żoną, poznaną w Szkole Ewą Petelską, dziś (poza „Bazą ludzi umarłych” i może „Kamiennymi tablicami”) są nieco zakurzone, ale gdy powstawały przyciągały tłumy. „Kazimierza Wielkiego” obejrzało w kinach cztery miliony widzów, a „Kopernika” trzy.

Kurt Weber (1928 Cieszyn – 2015 Moguncja) – aktywność w kinematografii zaczął, zanim trafił na Targową – pracował jako kinooperator w amerykańskiej strefie okupacyjnej. Do PWSF został przyjęty z kilkutygodniowym opóźnieniem, był najmłodszym studentem. „Czułem się jak dziecko w wesołym miasteczku” – wspominał przyszły operator „Bazy ludzi umarłych”, „Salta” czy „Urzędu” w „Filmówce” Krzysztofa Krubskiego, Marka Millera i innych. W 1969 roku wyemigrował do RFN. „Nie ma szczęśliwej emigracji. Emigracja może być udana, w tym sensie, że się złapie grunt pod nogami i godnie przeżyje życie. Ale to jest emigracja!” – mówił po latach Joannie Sławińskiej w Polskim Radiu.

Wspominać pierwszych studentów Szkoły Filmowej można by bez końca, tym bardziej, że w 1949 roku na uczelni pojawili się m.in. Stanisław Bareja, Tadeusz Chmielewski, Mieczysław Jahoda, Kazimierz Kutz, Jan Laskowski, Stanisław Loth, Jan Łomnicki, Jerzy Matuszkiewicz, Janusz Morgenstern, Andrzej Munk, Konrad Nałęczki, Andrzej Wajda...

Sporo o atmosferze końca lat 40. mówi niespełna 20-minutowy film Kazimierza Scheybala „Pierwsze etudy”. Już początek jest wymowny. „Polski film w okresie przedwojennym z upodobaniem zajmował się kompletnie bezwartościowymi społecznie środowiskami” – głos z offu nie ma litości. „W tym fałszywym obrazie społeczeństwa jedynymi przedstawicielami świata pracy była służba w pałacach jaśniepaństwa. A o czym marzyli bohaterowie tych filmów?”

Odpowiedź dają odpowiednio zmontowane fragmenty filmów zrealizowanych w latach 30. przez Michała Waszyńskiego: „Nasz syn będzie hrabią”, „Odzyskasz teraz tytuł, majątek, i mnie – swoją prawdziwą matkę”, „Ja nie potrafię pracować, nie umiem, no nie umiem...”. Wówczas narrator powraca: „W Polsce Ludowej nie ma miejsca dla ludzi, którzy nie chcą pracować. Ani na filmy o takich

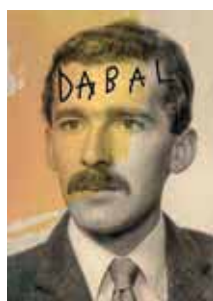
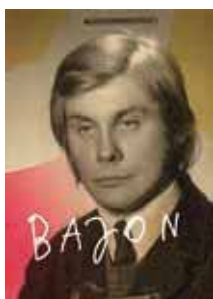
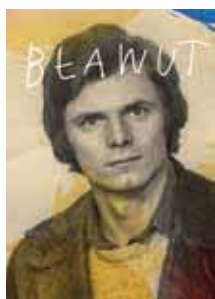
ludziach (...) Film musi budzić rozumienie, że największym szczęściem człowieka jest jego użyteczność społeczna i praca”.

Estetyka i ładunek ideologiczny są właściwe dla czasów bierutowskiej dyktatury. Stąd nieodłączne odwołania do Lenina – „Ze wszystkich rodzajów sztuk film jest dla nas najważniejszy” – i Stalina – „Film pomaga klasie robotniczej i jej partii wychowywać pracujących w duchu socjalizmu”. Stąd przeciwstawianie fabrykanckich pałaców robotniczej Łodzi.

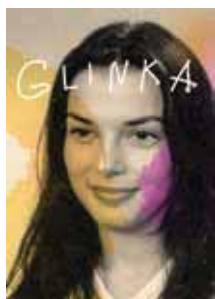
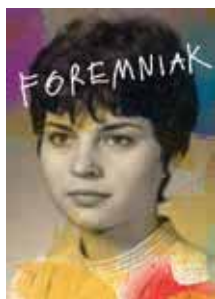
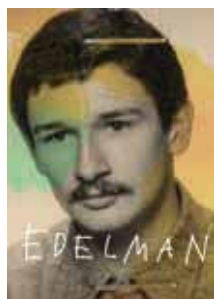
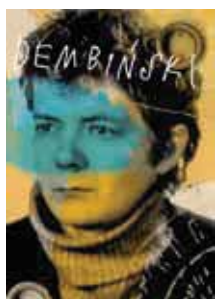
Ma jednak ten pierwszy w dziejach uczelni film ogromną wartość. Otóż widać w nim zarówno pierwszych wykładowców – Jerzego Toeplitza, Stanisława Wohla, Mariana Wimmera czy Eugeniusza Cękałskiego, jak i pierwszych studentów. W ujęciach pojawiają się twarze Petelskiego, Nasfetera, świetnej dokumentalistki Jadwigi Zawadzianki-Żukowskiej. A także montażystki Zofii Dwornik, która wskutek donosu, a później zeznań kolegów ze studiów, trafiła do więzienia przy ulicy Gdańskiej, a później – razem z kryminalistkami – do obozu pracy pod Wieluniem. Za to, że kwestionowała oficjalną wersję zbrodni katyńskiej. Widać, jak pracują nad swoimi pierwszymi w życiu szkolnymi filmami.

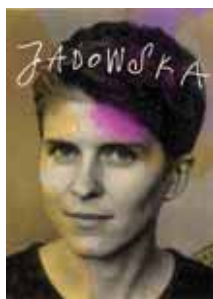
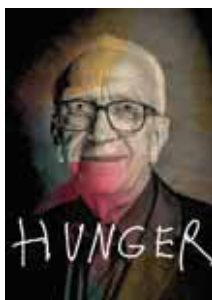
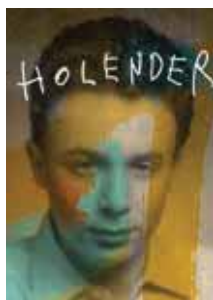
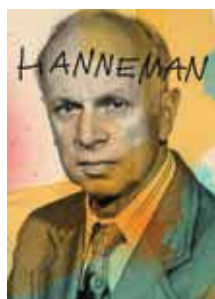
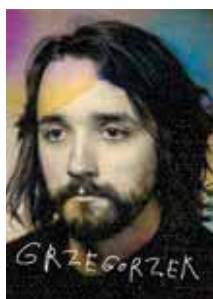
Pierwszy pokaz etiud z Filmówki miał miejsce w Mariańskich Łązieniach. – Filmiki te były dosyć słabutkie, ale ciepłe i niesłychanie chwalone – wspomni po latach Jerzy Toeplitz.

Przedstawiliśmy jedynie sam start Szkoły Filmowej w Łodzi, bo przecież kolejne roczniki absolwentów wyznaczały przez lata kanon polskiego kina i teatru, o czym można się przekonać przeglądając fotografie wykładowców, absolwentów oraz zdjęcia z lat studenckich znakomitych twórców. Te obrazy w formie billboardów i gablot stanowią oprawę graficzną jubileuszu 70-lecia sławnej Filmówki.

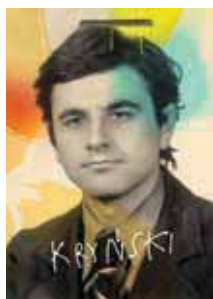
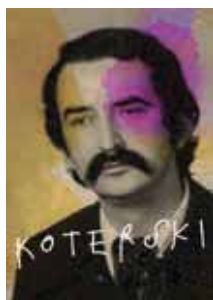
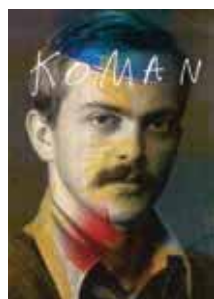


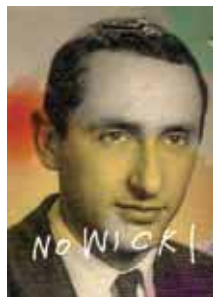
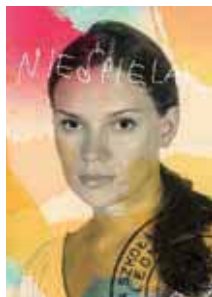
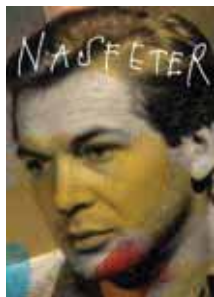
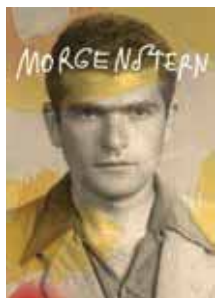
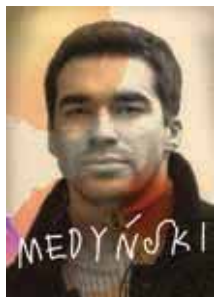
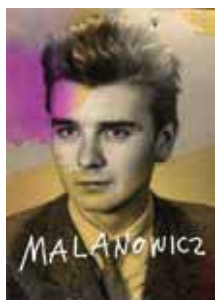
jubileusze



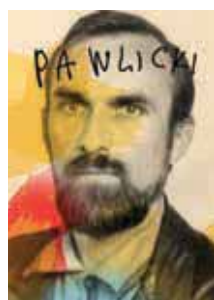


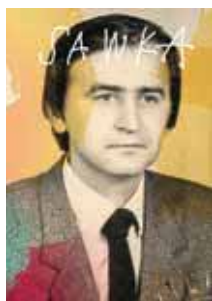
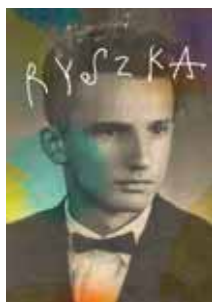
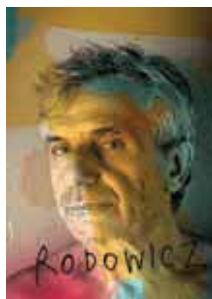
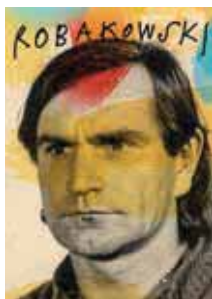
jubileusze



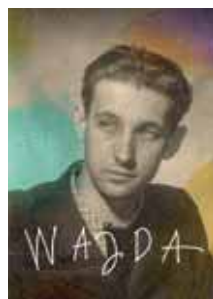
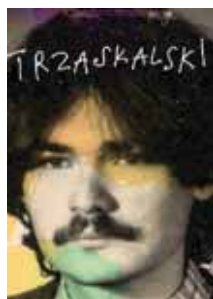


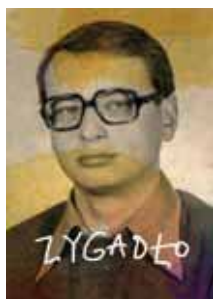
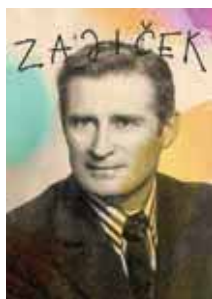
jubileusze





jubileusze





jubileusze



Siedemdziesięciolecie Teatru Lalek Arlekin w Łodzi

jubileusze

Każdy kolejny jubileusz to naturalny pretekst do spojrzenia wstecz, przypomnienia początków i burzliwej niekiedy historii teatru. A jednak tegoroczny jubileusz różni się wyraźnie od poprzednich. W 2018 roku w Arlekinie nastąpiła zmiana dyrekcji. Po raz pierwszy stery teatru objął dyrektor wyłoniony w otwartym konkursie – wykładowca Wydziału Łalkarskiego Akademii Sztuk Teatralnych w Krakowie i aktor Wojciech Brawer. Tym samym po 26 latach sprawowania rządów ze stanowiska ustąpił dyrektor Waldemar Wolański, wskazany z kolei na to miejsce przez swojego poprzednika – Stanisława Ochmańskiego. Te dwie okoliczności – zmiana dyrekcji i jubileusz – zbiegły się zatem w czasie. Z ogromnym entuzjazmem, ale i troską, oczekujemy jutra, nie zapominając jednocześnie o długiej i wspaniałej historii teatru. Mając ogromny szacunek do osiągnięć, dorobku i wysiłków wszystkich dotychczasowych „Arlekinowców” – zarówno kolejnych dyrektorów (Henryka Ryla, Reginy Elkanowej, Stanisława Ochmańskiego i Waldemara Wolańskiego), zespołu artystycznego, jak i wszystkich pracowników teatru, pragniemy przy okazji wspólnego święta poszukać mostów łączących przyszłość z przeszłością i odwrotnie.

Jubileusz Arlekina, obchodzony często na przełomie grudnia i stycznia, to za każdym razem więcej niż jeden powód do świętowania. Wkrótce minie 45 lat od powołania Stanisława Ochmańskiego na stanowisko dyrektora Arlekina. Ten wybitny artysta polskiego teatru lalkowego obchodzi obecnie 65-lecie pracy reżyserskiej, a niebawem będzie również świętował 90. urodziny.

Na tym jednak nie kończy się magia dat. Warto wspomnieć, że mija już pół wieku, odkąd Arlekin cieszy się własnością dawnego Domu Redutowo-Weselnego, wzniesionego w 1902 roku jako Dom Tańca Offenbachów. W czasie tych pięciu dziesięcioleci budynek poddano dwóm gruntownym remontom, dostosowującym go do potrzeb prowadzonej sceny.

Niestety, jubileusz przywołuje również wspomnienia dat smutnych, związanych z odejściem osób, które odegrały szczególną rolę w historii teatru. W bie-



Widownia Państwowego Teatru Lalek Arlekin w pierwszym akcie przedstawienia w dniu 15 lutego 1950 r. w siedzibie teatru przy ul. Piotrkowskiej 150. Archiwum teatru

żącym roku minęło trzydzieści pięć lat od śmierci Henryka Ryla, założyciela Arlekin i jego wieloletniego dyrektora. W styczniu 2018 roku zmarł znakomity lalkarz Zdzisław Owsik – jeden z pierwszych aktorów teatru, występujący na jego deskach w latach 1952–1992, twórca wielu wybitnych, często tytułowych ról. W grudniu 2016 roku, w wieku 57 lat, zdecydowanie zbyt wcześnie, odszedł także uwielbiany przez publiczność aktor Waldemar Presia, pogrążając w smutku nie tylko łódzkie środowisko lalkarskie. W tym roku obchodziliśmy 35-lecie pracy w Arlekinie...

W ciągu 70 lat swojej historii Arlekin ulegał nieustannym przemianom. Zmieniały się zarówno siedziby teatru, jak i jego pracownicy. Przychodzili i odchodzili wspaniali aktorzy, reżyserzy i scenografowie. Obejmowali rządy i ustępowali kolejni dyrektorzy. Nie zmieniła się jedynie wymyślona przez Henryka Ryla dobrze znana widzom nazwa... ARLEKIN.

Henryk Ryl

– z perspektywy czasu

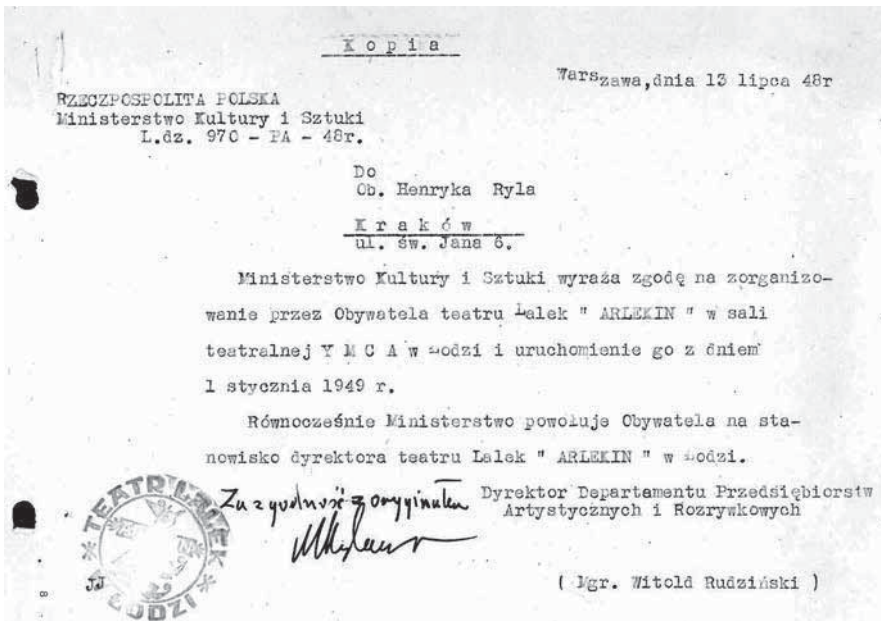
jubileusze



Mija właśnie 70 lat od powstania Teatru Lalek Arlekin w Łodzi, upłynęły z górą cztery dekady od ostatniej pracy reżyserskiej Henryka Ryla, kilka miesięcy temu obchodziliśmy 35. rocznicę jego śmierci. Można przyjąć, że coraz mniej osób pamięta tego twórcę, a z pewnością spektakle, które zrealizował. Sam widziałem jedynie nieudaną replikę *Lekarza mimo woli* Moliera wystawioną jako przedstawienie dyplomowe studentów białostockiej szkoły lalkarskiej w roku 1980. Nie jestem pewien, czy Ryl sam dokończył ten spektakl. Jego praca ze studentami, podczas której domagał się wiernego powtarzania wszystkich gestów i działań aktorów Arlekina z czasów premiery w Łodzi, budziła liczne protesty i konflikty. Ale, jak to

w życiu bywa, realizacja szkolna była formą podziękowania za podarowanie Akademii Teatralnej wspaniałego księgozbioru. W tamtych czasach nikt nie miał takiej kolekcji literatury fachowej obejmującej publikacje z całego świata. Pomieszczenie szkolnej biblioteki nosiło odtąd (przez jakiś czas) nazwę „Lektorium Henryka Ryla”, a on sam mógł jeszcze raz wystąpić w roli reżysera.

To było dawno temu. Od tego czasu wszystko się w Polsce zmieniło. Wszystko, co było dziełem życia Henryka Ryla. Nie ma państwowych teatrów lalek. Ich miejsce zajęły teatry samorządowe, wywiedzione wprawdzie z dawnych instytucji państwowych, ale jednak poddane lokalnym układom, sympatii i preferencjom. Nie ma zespołów teatralnych, przynajmniej w takim sensie, jak ongiś, gdy szef artystyczny



cierpliwie budował wokół swojej wizji prowadzenia teatru zespół, niekiedy przez wiele lat. Dzisiejszy system kontraktowy wobec dyrektorów wyklucza szansę tworzenia własnego zespołu. Z zastanym można się porozumieć lub nie, można zbudować płaszczyznę wzajemnej współpracy albo wejść w długotrwały konflikt. Jedno i drugie zdarza się i obserwujemy to niemal na co dzień. Nie ma centralnego sterowania repertuarem i polityką teatrów – i całe szczęście! Nie ma środowiskowych liderów, jakimi byli przez kilka dziesięcioleci Henryk Ryl, Władysław Jarema czy Jan Wilkowski, których gusty, opinie, upodobania, a i artystyczny smak, wyznaczały kierunki działań wielu teatrów. Nie ma sporów, dyskusji i polemik na temat uprawianej przez nas sztuki. Każdy twórca jest dziś równoprawnym artystą, nie oczekuje akceptacji czy opinii środowiska, wystarczy mu krąg współpracowników, przyjaciół, „statystyczne” sukcesy, które utwierdzają w słuszności wybranej drogi i dają poczucie satysfakcji. Nie ma w związku z tym działaczy patrzących troszkę szerzej niż własne teatralne podwórko. Nie ma wreszcie przedstawicieli środowiska reprezentujących nas w strukturach rozmaitych stowarzyszeń, zwłaszcza międzynarodowych, nawet jeśli same te struktury są nieco uśpione, wycofane, oczekujące na jakiś nowy impuls, który nada im sens w całkowicie zmienionej rzeczywistości XXI wieku. Nie ma zatem tego wszystkiego, co Henryk Ryl współtworzył. Z czasów Ryla przetrwała fasada: gmachy teatrów, coraz ładniejsze i coraz lepiej wyposażone, wieloosobowe zespoły pracowników teatru, choć niepomiernie mniejsze niż przed laty. Pozostały instytucje, działające w zasadzie tak, jak on i jemu podobni budowali je w końcu lat 40. XX wieku.

Jakiś czas temu Teatr Lalek Arlekin w Łodzi przyjął imię swojego twórcy. W foyer teatru powieszono ożywiony portret, z którego Henryk Ryl spogląda na przechodzących widzów, przybiera rozmaite miny, puszcza oko do patrzących, wykonuje dziwne tiki, krzywi się i uśmiecha. Dla tych, którzy go pamiętają – przywołuje przeszłość. Taki był Ryl. Rzecz jasna nie tak zmechanizowany, bogatszy w nastrojach i działaniach, ale to on. Jak wizerunek ten działa na dzisiejszą publiczność – nie wiem. Przechodzący widzowie wyobrażają sobie eleganckiego, nieco zwariowanego staruszka strojącego miny, statecznego ojca-założyciela, artystę teatru?

Młode pokolenie lalkarzy w zasadzie nie zna Henryka Ryla. Nawet po odbyciu zajęć z historii polskiego lalkarstwa pozostają w głowie klisze, dwa standardowe zdania: że to jeden z „ojców” powojennego polskiego lalkarstwa i twórca Arlekina. Wymienienie któregośkolwiek z jego przedstawień okaże się zbyt trudne. Ale chyba prawdziwe będzie stwierdzenie, że spektakle Ryla, tworzone głównie w Arlekinie, nie przetrwały próby czasu. Zachowały się wprawdzie pieczołowite scenariusze jego przedstawień, pełne komentarzy, projektów scenograficznych, rozpisanych na sytuacje scen. Nie wiem, czy poza Henrykiem Rylem ktoś inny w taki sposób dokumentował swoją twórczość. Dziś te egzemplarze znajdują się w zbiorach Instytutu Teatralnego im. Zbigniewa Raszewskiego, szczęśliwie przetrwały, ale mogą być jedynie dokumentacją minionych epok, materiałem, który interesuje historyka. Niemał nikt ich nie zna. Tymczasem nikt też nie zajął się jego spuścizną. Okolicznościowe teksty powstające przy okazji kolejnych jubileuszy Arlekina powtarzają w zasadzie to, co napisali poprzednicy. A szczęśliwie o Rylu napisano sporo. I o jego teatrze, i aktorach, i wreszcie o nim samym. Henryk Ryl też przyczynił się do istotnego wzbogacenia tej refleksji. Napisał w swoim życiu więcej niż jakikolwiek inny polski lalkarz. Jako pierwszy opisał swoje doświadczenia teatralne z lat wojny i powojennego okresu w publikacji *Dziwanna i lalki* (Wydawnictwo Łódzkie, Łódź 1967). Współtworzył pierwszą poważną powojenną publikację o polskim lalkarstwie, wydaną wraz z Janem I. Sztudyngerem i Henrykiem Jurkowskim *Od szopki do teatru lalek* (Wydawnictwo Łódzkie, Łódź 1961). Napisał dziesiątki tekstów o polskim lalkarstwie publikowanych w „Teatrze Lalek”. Z czasopismem tym współpracował od początku lat 50., po jego likwidacji doprowadził do wznowienia tytułu i przez lata był redaktorem naczelnym. W początku lat 80. jeszcze raz doprowadził do reaktywacji czasopisma, które odtąd szczęśliwie trwa do dzisiejszego dnia. Pisał sztuki, tłumaczył z kilku języków teksty literackie i publicystyczne, występował na dziesiątkach konferencji, opracowywał rozliczne sprawozdania, wygłaszał wiele referatów. Teatr lalek pochłonął go bez reszty. Poświęcił mu całe życie. Do lat 70. był jednym z niekwestionowanych liderów środowiskowych, miał armię uczniów, naśladowców i wyznawców. Był pierwszym Polakiem, którego głos liczył się na arenie międzynarodowej. To on wprowadził polskich lalkarzy do UNIMA, on był inicjatorem zorganizowania w Warszawie w 1962 roku Kongresu UNIMA, on zakładał Polski Ośrodek Lalkarski. A był przecież i aktywnym współtwórcą Sekcji Lalkowej ZASP-u, uczestniczył



niemal we wszystkich próbach budowania podstaw szkolnictwa lalkarskiego, poczynając od Pierwszej Szkoły Dramatycznej Teatru Lalek Janiny Kilian-Stanisławskiej. To on kierował zespołami, które przygotowywały upaństwowienie pierwszych teatrów lalek, inspirował i organizował szkolenia lalkarzy, był wieloletnim członkiem państwowych komisji egzaminacyjnych dla lalkarzy. Był tytanem pracy, pasjonatem owładniętym ideą budowania lalkarskich struktur. Zarazem – człowiekiem trudno akceptującym jakikolwiek sprzeciw. Miał charakter porywczy, źle znosił jakiegokolwiek kompromisy, choć bez nich nie zbudowałby takiego imperium lalkarskiego, jakie po sobie pozostawił. Bo Ryłowi zawdzięczamy nie tylko stworzenie od podstaw łódzkiego Teatru Lalek Arlekin,

ale w jakimś stopniu całej struktury powojennego polskiego lalkarstwa. Był jednym z najważniejszych budowniczych tego imperium.

Przyszło mu działać w czasach wyjątkowo skomplikowanych. Najpierw wojna, potem kilkuletni powojenny chaos, wreszcie era socjalizmu. Wojna uczyniła z niego lalkarza. Spędził ją niemal w całości za drutami, w obozie jenieckim w Murnau, gdzie włączył się w prace powstającego zespołu lalkowego, z czasem został jego kierownikiem. W Murnau nauczył się kilku języków, poznał sztukę teatru lalek, spotkał Leona Schillera, znawcę teatru lalek, który wkrótce powierzył mu zadanie stworzenia sceny lalkowej przy Teatrze Ludowym im. Wojciecha Bogusławskiego w Lingen. Z Schillerem wrócił po wojnie do kraju i rzucił się w wir lalkarskich inicjatyw. Sam je inspirował i tworzył. Uratował Jaremovą Groteskę przed likwidacją, przyjął do swojego teatru repatriowaną Janinę Kilian-Stanisławską i jej Niebieskie Migdały. Kiedy Jarema powrócił do Krakowa, ustąpił mu miejsca i znalazł nowy cel: zbudował od podstaw łódzkiego Arlekina.

W latach 50. Arlekin był jednym z najważniejszych polskich teatrów lalkowych, swoistą lalkarską szkołą. Stąd wyszło wielu znakomitych aktorów, którzy zasilili wkrótce liczne teatry w innych miastach. A jednak Ryl nie stworzył własnego stylu, nie wypracował własnej estetyki, która byłaby rozpoznawalna. W swojej pasji odkrywania i rozszerzania granic gatunku, choć postrzeganego dość ortodoksyjnie, był eksperymentatorem niezwykłym, przede wszystkim gdy chodzi o środki, jakimi się posługiwał, ale i charakter repertuaru, do jakiego się odwoływał, a nawet odbiorcę swoich przedstawień. Być może to Henryk Ryl zaciążył na polskim lalkarskim eklektyzmie, który stał się zasadą naczelną wielu twórców aż po dzień dzisiejszy: niemal każdy spektakl był mierzaniem się z innym materiałem, formą lalek, rodzajem konstrukcji lalkowych, technologią. Z jednej strony wywoływało to ustawiczny zachwyt nad nieograniczoną lalkarskich środków, nieskończonością granic tego gatunku. Z drugiej, pewien niedosyt doskonałości, a doskonałość w sztuce jest atrybutem wielkości. Ryl odkrywał niezwykle możliwości lalki, ale też nigdy nie odczuwał potrzeby doskonalenia swoich odkryć. W kolejnym przedstawieniu dotykał zupełnie nowej materii, rozszerzając granice lalkarstwa, ale rzadko schodził w głąb jego tajemnic. To być może jedna z przyczyn, dlaczego wciąż mamy w Polsce sporo interesujących przedstawień i tak niewielu artystów czy teatrów mających swoje wyraziste oblicze. Budowanie tego oblicza wymaga konsekwencji, a nie ciągłego zaskakiwania nowinkami.

W spektaklach Ryla tych nowinek zawsze było wiele. Rodziły się one w Ryłowym Arlekinie niczym w laboratorium. To on pierwszy wśród lalkarzy polskich wykorzystał lalki-zabawki, płaskie i witrażowe (*Kolorowe piosenki*), maski (*Wesoła maskarada*), lalki żyworek, cienie, zmechanizowane kukły, przedmioty (*Młynek do kawy*), hieratyczne figury (*Nal i Damayanti*), nie licząc wszystkich klasycznych odmian i rodzajów, także poddawanych ciągłym udoskonaleniom i przeróbkom. Jemu przypadło w udziale poszerzenie kręgu repertuaru i przede wszystkim odbiorców teatru lalek, kto

wie czy nie najbardziej symptomatyczne. To, że Jarema mierzy w dorosłą publiczność, wiadomo było od pierwszej premiery *Groteski* w 1945 roku, ale Ryl, jeden z najzagorzalszych orędowników teatru lalek – teatru dla dzieci?

Tymczasem to Ryl wystawił już w 1954 roku *Lekarza mimo woli* Moliera, z doskonałymi Józefem Kaczorowskim w roli Sganarela i Haliną Niedźwiedzką jako Mamką. Przyszło mu zmierzyć się z silnym stereotypem w myśleniu także najbliższych współpracowników, którzy nie kojarzyli lalek z dorosłą publicznością. Łódź to nie był Kraków z Jaremą i jego środowiskiem artystycznym. Ale Łódź to była lalkarska Polska, przed którą Ryl otworzył nowe możliwości teatru lalek. Sam dorosłych nie pozyskał. Późniejsze inscenizacje Słowackiego (*Balladyna*, *Lilla Weneda*) adresowane były raczej do młodzieży niż dorosłych, ale to była kolejna próba wyznaczania nowych celów.

W latach 60. Henryk Ryl musiał podzielić się władzą nad Arlekinem. To było swoiste memento, że jednak teatr państwowy nie jest niczym prywatną własnością. Narzucono mu dyrektora z urzędu. Przez kolejne dziesięciolecie był szefem artystycznym Arlekinu. W połowie lat 70. przyszło mu opuścić „własny” teatr. Niektórzy i dziś wiedzą, jak bardzo to boli. Nastał wyjątkowo trudny czas dla Ryla. Przez lata nie mógł się pogodzić z decyzją władz administracyjnych, które zmusiły go do przejścia na emeryturę. Trudów tego rozstania z Arlekinem doświadczył Stanisław Ochmański, jego uczeń i następca w Łodzi, którego sam wybrał. Z czasem Henryk Ryl zajął się wyłącznie POLUNIMĄ, której szefował przez kilka dziesięcioleci aż do śmierci.



Był wspaniałym lalkarzem. Niektórzy zarzucali mu ortodoksyjność. Ale Henryk Ryl świadomie wybrał teatr lalek. I jego adresata – dziecko. Choć miał w swoim dorobku próby mierzenia się z repertuarem dla dorosłych, myślał o dzieciach. Był z wykształcenia pedagogiem. Od przedwojennych jeszcze czasów wierzył, że właśnie poprzez teatr lalek dotrze najgłębiej do dziecka, ukształtuje jego osobowość, wyznaczy jasną drogę, którą młody człowiek będzie dalej kroczył w życie. Wraz z żoną, Marią, prawdziwym pedagogiem teatru, tworzyli system edukacji teatralnej, o którym zapomnieliśmy. Maria Ryłowa zajmowała nawet stanowisko pedagoga teatru. Ta płaszczyzna współpracy z widzem nie narodziła się wczoraj, jak się niektórym wydaje. Można się rzecz jasna odwoływać do własnych, choćby międzynarodowych doświadczeń, ale polskie tradycje pedagogiki teatralnej sięgają przedwojennego Baja, a po wojnie podstawy nowoczesnej pedagogiki teatralnej tworzyli właśnie Henryk i Maria Ryłowie. Warto by się tym zająć bliżej, przeanalizować metody pracy edukacyjnej prowadzone w Arlekinie Ryła, mimo że dotyczyły innych czasów, innych okoliczności.

Czy nie działalność pedagogiczno-organizatorska okaże się dziś największą zasługą Henryka Ryła? Jego sukcesy menadżerskie nie budzą najmniejszych wątpliwości. Takich herosów możemy policzyć na palcach jednej ręki, być może Henryk Ryl okaże się jedynym w całej powojennej historii polskiego lalkarstwa. Jego działalność wykraczała bowiem daleko poza obszar miasta Łodzi, miała wymiar ogólnokrajowy. Henryk Ryl zostawił swój ślad daleko szerzej. On wpłynął zasadniczo na kształt współczesnego polskiego lalkarstwa.

Tylko czy o tym jeszcze pamiętamy? I czy powinniśmy pamiętać? W czasach, kiedy przywrócono wreszcie polskiemu lalkarstwu równowagę, kiedy obok instytucji mogą funkcjonować zespoły niezależne, twórcy koncentrujący się na rozmaitych projektach, instytucje – w kontekście artystycznym, rzecz jasna – nie są aż tak atrakcyjne. Zwłaszcza że i one co i raz przeżywają jakieś kryzysy artystyczne. Socjalistyczna struktura teatralna, acz miała wiele zalet, we współczesnym świecie jest tylko jedną z możliwości uprawiania teatru. Dobrze, że ją mamy. Zazdroszczą nam tego koledzy na całym świecie, ale dziś wiemy już, że to nie jest warunek konieczny istnienia teatru lalek. W czasach Henryka Ryła niestety był. Lalkarzem można było być wyłącznie w państwowym teatrze lalek. Ten dawał szansę, budził nadzieje, ale i obrastał w złe nawyki, przyzwyczajenia, bywa, że usypiał. I niewiele tu się zmieniło od czasów Henryka Ryła, w dobrym i złym tego słowa znaczeniu.

Dzieje Arlekina to jeden z przykładów na zmienne losy instytucji lalkarskiej. Miał Arlekin Ryła czas wzlotów, ale i odcinania kuponów od minionych osiągnięć. Podobnie było i w czasach następców Henryka Ryła: Stanisława Ochmańskiego i Waldemara Wolańskiego. Świetne premiery przynosiły w następstwie chude sezony. Udział w ważnych teatralnych imprezach, w chwilę później zamieniał się w czysto komercyjne występy. Tak z reguły rozwija się każda instytucja. Sukcesu nie



Wesoła maskarada,
1968, fot. Adam Izbicki

sposób zaplanować. Czasem przychodzi. Niektórym udaje się go zatrzymać na dłużej. Ale zawsze przemija.

Teatr Henryka Ryla cechowało nieustanne eksperymentowanie, poszukiwanie nowych środków teatralnych, nowych tematów, pozostając wszak zawsze w kręgu teatru lalek. I w tym sensie był on wyjątkowy. Ale rzadko zdarzało się, zwłaszcza po *Nalu i Damayanti* z 1962 roku, by jego inscenizacje odniosły prawdziwie wielki sukces, by zapoczątkowały coś nowego, by stały się punktem odniesienia, dokonały jakiegoś wyłomu. Ze „szkoły” Ryla najwięcej wynieśli aktorzy, no i my wszyscy – bo to ważna zasługa Henryka Ryla, że mamy dziś taką sieć teatrów lalek, jaką mamy. Nawet jeśli jest niedoskonała. Że wciąż obowiązuje zwyczaj chodzenia do teatru lalek. Nawet jeśli czasem oznacza pierwszą i zarazem ostatnią wizytę. Że wciąż jeszcze, przynajmniej niektórym spośród nas, chce się spierać o lalki. Nawet jeśli to spór z samym sobą.

Działalność organizacyjna, edukacyjna, publicystyczna, międzynarodowa, no i oczywiście fascynacja lalką, jej teatralnymi możliwościami – to najważniejsze pola aktywności Henryka Ryla. Na każdym z tych pól był wyjątkowy. Odniósł sukces i trzeba o tym przypominać.

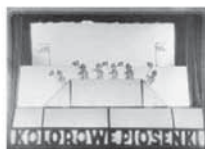
Arlekin na osi czasu 1948–2018



fol. Archiwum teatru

Oficjalna decyzja Ministerstwa Kultury i Sztuki, zezwalająca Henrykowi Ryłowi na założenie Teatru Lalek Arlekin i powołująca go na stanowisko dyrektora. We wszystkich działaniach Henryk Rył wspierany był przez żonę, Marię Ryłową, która uważana jest za współzałożycielkę Arlekina.

Premiera *Kolorowych piosenek*. Henryk Rył, reżyserując przedstawienie własnego autorstwa, wykorzystał m.in. nowatorską technikę lalek witrażowych. Spektakl stanowi kolejny przykład owocnej współpracy Ryła z Alim Bunschem w charakterze scenografa. Drugim scenografem był Andrzej Cybulski.



fol. Archiwum teatru



fol. Marek Frankfurt

Upaństwowienie Arlekina. Akt ten wiązał się m.in. z subwencjonowaniem teatru i przydzieleniem określonej liczby etatów. Teatr Lalek Arlekin włączono do utworzonego przedsiębiorstwa Państwowe Teatry Lalek w Łodzi (1949–1952), w skład którego wchodziły także pozostałe upaństwowione teatry.

Premiera sztuki Grzegorza Franta (Henryka Ryła) *Sambo i Lew* w reżyserii Henryka Ryła i ze scenografią Alego Bunscha. Była to pierwsza w polskim teatrze lalek sztuka wyraźnie wprowadzająca tematykę polityczną.

13 VII 1948

18 IV 1949

11 1950

1 IX 1950

30 XII 1948

23 X 1949

III 1950

Data rozpoczęcia działalności przez teatr. Tego dnia w pozyskanej siedzibie przy ul. Piotrkowskiej 150 (poprzednio świetlica P.C.H.) odbyła się pierwsza premiera – *Dwa Michały i świat cały*. Autorem sztuki był Henryk Rył (występujący pod pseudonimem Grzegorz Frant), który podjął się również reżyserii przedstawienia. Scenografią do spektaklu przygotowali Ali Bunsch i Mikołaj Sasykin. Wykorzystanie przez Ryła planu kolorowych cieni stanowiło zapowiedź podejmowanych w przyszłości licznych eksperymentów formalnych. Zaplecze techniczne teatru znajdowało się w tym czasie w pracowni ślusarskiej przy ul. Przejazd (obecnie ul. Juliana Tuwima).

Premiera *Wesołej maskarady* Adolfa Dygasińskiego, Anny Świrszczyńskiej i Jerzego Zaborowskiego w reżyserii Henryka Ryła, który wykorzystał niestosowany dotąd w Polsce środek inscenizacyjny – do sceny lalkowej włączył aktora w masce. Scenografią do spektaklu ponownie przygotował Ali Bunsch.



fol. Marek Frankfurt



fol. M. Gryglas, I. Pokrant

Pierwsze nagrody zdobyte przez Arlekina. Na Ogólnopolskim Festiwalu Sztuk Radzieckich w Warszawie *Złota rybka* Elizawieży Tarachowskiej w reżyserii Henryka Ryła zajęła pierwsze miejsce, zdobyła także drugą nagrodę za reżyserię (nie przyznano nagrody pierwszej) oraz drugą nagrodę za oprawę plastyczną. Scenografią do *Złotej Rybki* przygotował Konstanty Mackiewicz.

Arlekin staje się samodzielną instytucją kultury. Aktem założycielskim było Zarządzenie Nr 191 wydane tego dnia przez Ministra Kultury i Sztuki.

17 XII 1952

Po siedmiu latach działalności Arlekin gości swojego milionowego widza.

Zamknięcie siedziby po kontroli przeciwpożarowej wobec braku dostatecznego zabezpieczenia obiektu. W okresie poszukiwania siedziby teatr intensyfikuje podjętą wcześniej aktywność wyjazdową, docierając ze swoimi pokazami do widzów z okolicznych miejscowości.

1955



fol. Włodzimierz Małek

Premiera *Ballady Słowackiego* w reżyserii Henryka Ryla i ze scenografią Jerzego Adamczyka. Była to pionierska próba zbadania możliwości włączenia wielkiego dramatu romantycznego do repertuaru sceny lalkowej.

15 VII 1957

W teatrze Arlekin odbywa się zjazd założycielski Polskiego Ośrodka Lalkarskiego Międzynarodowej Unii Lalkarzy (POLUNIMA).

24 VII 1961

31 XII 1954



fol. Jan Malarski

Teatr Arlekin prezentuje pierwszy spektakl dla widzów dorosłych. Był to *Lekarz mimo woli* Moliera w adaptacji i reżyserii Henryka Ryla, ze scenografią Zofii Gutkowskiej. Wraz z premierowym pokazem Arlekin osiągnął imponującą liczbę 696 przedstawień w 1954 roku.

Teatr rozpoczyna, początkowo gościnnie, działalność w obecnej siedzibie przy ul. Wólczańskiej 5, wówczas gmachu związków zawodowych.

1957

Prapremiera *Młynka do kawy* Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego w adaptacji Zbigniewa Wojciechowskiego i w reżyserii Henryka Ryla. Spektakl, którego głównymi bohaterami były przedmioty, stanowił istotne odejście od dotychczasowej realistycznej konwencji teatru. Autorem scenografii był Stanisław Fijałkowski, który pełnił również funkcję współinscenizatora przedstawienia.

8 XII 1959



fol. Adam Idziński

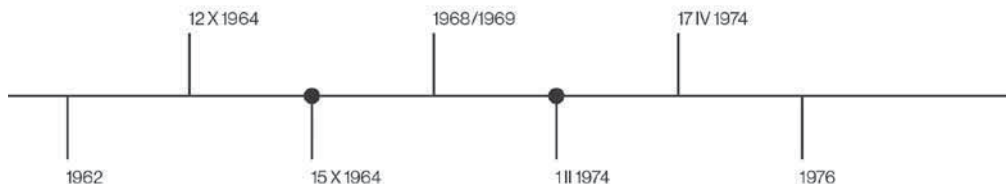


fol. Archiwum teatru

Prezydium Rady Narodowej miasta Łodzi odwołuje Henryka Ryla ze stanowiska dyrektora Państwowego Teatru Lalek Arlekin, powołując go jednocześnie na funkcję kierownika artystycznego. Zmiany miały na celu wzmoczenie nadzoru nad funkcjonowaniem instytucji wobec stwierdzonych nieprawidłowości finansowych w teatrze.

Z okazji jubileuszu dwudziestolecia działalności teatr, dzięki staraniom nowej dyrektorki, otrzymuje na własność siedzibę u zbiegu ulic Wólczańskiej i 1 Maja. W styczniu 1969 roku uroczystości jubileuszowe uświetniono plenarnym posiedzeniem Prezydium Międzynarodowej Unii Lalkarzy UNIMA. Teatr gościł wybitnych lalkarzy z całego świata, m.in. Siergieja Obrazcowa.

W Łodzi umiera Regina Elkanowa, następczyni Henryka Ryla na stanowisku dyrektorki Teatru Lalek Arlekin.



Teatr Arlekin staje się jedynym użytkownikiem budynku przy ul. Wólczańskiej 5.



fol. Archiwum teatru

Na podstawie decyzji Prezydium Rady Narodowej miasta Łodzi stanowisko dyrektorki teatru obejmuje Regina Elkanowa.

Dyrektorem i kierownikiem artystycznym zostaje Stanisław Ochmański – uczeń i wychowanek Henryka Ryla, wcześniej dyrektor teatru w Lublinie. Regina Elkanowa odeszła z teatru w związku z pogarszającym się stanem zdrowia. Henryk Ryl pozostał w Arlekinie, pełniąc funkcję reżysera i konsultanta programowego.

Rozpoczęcie pierwszego dużego remontu teatru, łączącego się ze znaczną przebudową wnętrza budynku. Nad przebiegiem prac czuwał zastępca dyrektorki teatru, inż. Kazimierz Boberek. Otwarcie odnowionego Arlekina nastąpiło wraz z obchodami jubileuszu jego trzydziestolecia.



fol. Archiwum teatru

Henryk Ryl obchodzi w teatrze jubileusz trzydziestopięciolecia działalności artystycznej. Przy tej okazji drukiem ukazuje się broszura jego autorstwa *Teatr cieni*.



fol. Archiwum teatru

Premiera spektaklu *Jak jeden malarz chciał namalować szczęśliwego motyla* Ireny Jurgielewiczowej w reżyserii Wiesława Hejny i ze scenografią Marii Dziubińskiej. Tytuł ten zainaugurował cykl wędrownego scenki, prezentującej przedstawienia przygotowane specjalnie na potrzeby pokazów w przedszkolach. Formuła ta ostatecznie uległa zmianie – w okresie dyrekcji Stanisława Ochmańskiego powstawać zaczęły spektakle prezentowane zarówno w siedzibie teatru, jak i poza nią.

Rozpoczęcie działalności Pracowni Dokumentacyjnej Teatru Lalek, która pozostawała w strukturze teatru do końca 2012 roku



fol. Archiwum teatru

W Łodzi umiera Maria Ryl, współzałożycielka teatru i jego wieloletnia pedagog.

19 XII 1977

14 XII 1978

2 X 1981

18 XI 1982

31 VIII 1978

Henryk Ryl formalnie rozstaje się z teatrem. Zakończenie stałej współpracy związane było z uzyskaniem przez Ryla uprawnień emerytalnych w 1977 roku.

29 XII 1979

Premiera *Narodzin Arleki* na Henryka Jurkowskiego w reżyserii Stanisława Ochmańskiego. Sztuka, przygotowana z okazji trzydziestolecia teatru, zabawnie opowiada o początkach jego działalności. Tekst sztuki wieńczy m.in. słowa Pulcinelli: „I będą pamiętać wieki, że teatr ten z wie się ARLEKIN”. Scenografię do spektaklu przygotował Jan Zieliński. Uroczystościom jubileuszowym, obchodzonym jeszcze na początku 1980 roku, towarzyszył także wykład Henryka Jurkowskiego *Arlekin wśród swoich i obcych*.

8 V 1982



fol. Chwałisław Zieliński

Premiera ostatniego przedstawienia wyreżyserowanego w Arlekinie przez założyciela teatru. Był to *Marcinek Zuch* autorstwa Henryka Ryla, który tego dnia obchodził jubileusz czterdziestolecia pracy artystycznej. Spektakl stanowił ostatni rozdział wieloletniej współpracy reżysera ze scenografem Alim Bunschem.



fot. Włodzimierz Małek

Premiera *Tryptyku staropolskiego* w reżyserii Stanisława Ochmańskiego uświetnia jubileusz czterdziestolecia teatru. Autorem scenografii do przedstawienia był Rajmund Strzelecki.

Premiera *Trzech Muszkieterów* Dumasa otwierająca współpracę teatru z uznanymi lalkarzami zagranicznymi. Spektakl wyreżyserował Massimo Schuster, aktor i reżyser pochodzący z Włoch. W kolejnych latach w Arlekinie reżyserowali m.in. Eric Bass (Stany Zjednoczone), Albrecht Roser (Niemcy) i David Syrotiak (Stany Zjednoczone).

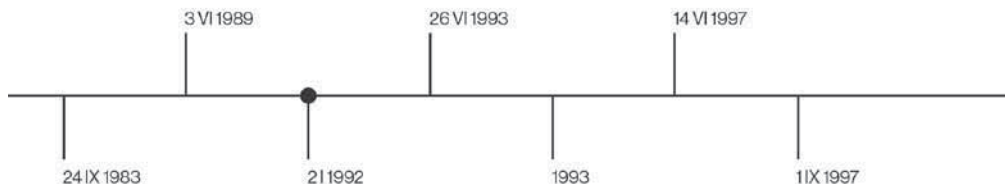


fot. Joanna Hrk

Premiera spektaklu *Piękna i Bestia* Waldemara Wolańskiego (na podstawie wersji baśni spisanej przez Gabrielle-Suzanne Barbot de Villeneuve) w reżyserii Davida Syrotiaka i ze scenografią Marii Balcerek. Przedstawienie zainauguowało działalność sceny marionetki długonocionej Arlekina.



fot. Andrzej Połakowski



3 VI 1989

26 VI 1993

14 VI 1997

24 IX 1983

21 1992

1993

1 IX 1997

W Łodzi w wieku 72 lat umiera Henryk Ryl.

Decyzją Wojewody Łódzkiego dyrektorem teatru zostaje Waldemar Wolański, wskazany na tę funkcję przez ustępującego Stanisława Ochmańskiego, który z końcem 1991 roku przeszedł na emeryturę. Waldemar Wolański miał już w tym czasie jedenastoletni staż pracy w Arlekinie jako aktor i reżyser. Propozycja objęcia sterów Arlekina pojawiła się, gdy Wolański zamierzał opuścić teatr.

Organizatorem teatru staje się miasto Łódź (uchwały Nr LXI/544/93 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 18 sierpnia 1993 roku i Nr LXVI/586/93 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 1 grudnia 1993 roku).

Przejęcie zespołu aktorskiego na umowy cywilnoprawne w formie rocznych kontraktów. Zmiana wiązała się z podwyższeniem wynagrodzenia aktorów za cenę utraty świadczeń socjalnych.



fot. Archiwum teatru

Spotkanie twórców związanych z teatrem z okazji jego pięćdziesięciolecia. W trakcie obchodów jubileuszu zaprezentowano specjalną składankę przedstawień Arlekina.

30 XII 1998

Inauguracja zorganizowanego przez teatr Międzynarodowego Festiwalu Solistów Lalkarzy, w trakcie którego wystąpili m.in. Albrecht Roser (Niemcy), Stephen Mottram (Wielka Brytania), Hoichi Okamoto (Japonia) oraz Figurentheater Wilde & Vogel (Niemcy). Kolejne edycje festiwalu realizowano co dwa lata. Siódma – ostatnia – edycja odbyła się w 2011 roku.

10 IV 1999



fol. Joanna Miklaszewska

Włączenie do struktury teatru Zespołu Tańca Ludowego Harmam. Zespół ten pozostawał związany z teatrem do 30 czerwca 2017 roku.

20 III 2008

Arlekin staje się samorządową artystyczną instytucją kultury.

11 2012

27 III 1999



fol. Waldemar Wołański

23 IX 2006

Rozpoczęcie Międzynarodowego Festiwalu Teatrów Ulicznych – TrotuArt. Doroczna impreza organizowana przez teatr doczekała się sześciu edycji.

2010

Wraz z rozpoczęciem sezonu 2010/2011 następuje wymiana niemal całego zespołu aktorskiego. Z dotychczasowych aktorów pozostali: Jan Tomasz Pieczętkowski, Waldemar Presia, Patryk Steczek oraz Małgorzata Wołańska.

Premiera *Księżca Portugalii* Joachima Knautha w reżyserii Stanisława Ochmańskiego, który obchodzi jubileusz siedemdziesięciolecia urodzin, pięćdziesięciolecia pracy artystycznej i dwudziestopięciolecia pracy w Arlekinie. Scenografia do spektaklu była dziełem Grażyny Żubrowskiej.

Pierwsza premiera po gruntownym remoncie siedziby teatru – *Mistrz i Małgorzata* Michaiła Bułhakowa w reżyserii i adaptacji Waldemara Wolańskiego, ze scenografią Joanny Hrk.



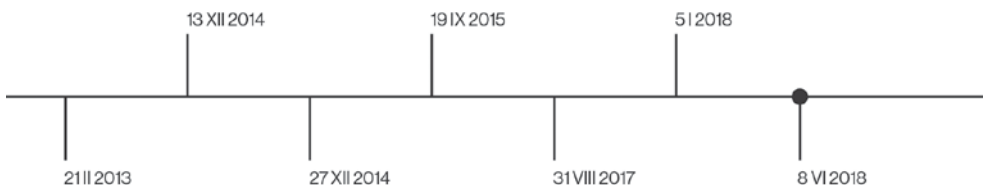
fot. Waldemar Wolański



fot. Archiwum teatru

Decyzją Prezydenta Miasta Łodzi Waldemar Wolański przestaje pełnić obowiązki dyrektora teatru. Jednocześnie kompetencje te powierza się Joannie Ossowskiej -Struszczyk, sprawującej dotychczas funkcję zastępcy dyrektora.

Inauguracja dorocznego Międzynarodowego Festiwalu Sztuki Animacji AnimArt.



Przeprowadzka zespołu teatru do tymczasowej siedziby w związku z remontem budynku przy ul. Wólczańskiej 5. Na czas prowadzonych prac wykorzystywano scenę przy ul. Piotrkowskiej 282a, podczas gdy biura i pracownie przeniosły się na ul. Piotrkowską 280.



fot. Joanna Hrk

Patronem teatru zostaje jego założyciel, Henryk Ryl. Tym samym teatr oficjalnie przyjmuje nazwę Teatr Lalek Arlekin im. Henryka Ryla w Łodzi (Uchwała Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 7 maja 2014 roku).

Wygasa powołanie Waldemara Wolańskiego na stanowisko dyrektora teatru, zawarte w 2012 roku na pięć sezonów artystycznych. Zarządzeniem Prezydenta Miasta Łodzi od 1 września 2017 roku Wolańskiemu powierzono zostanie czasowe pełnienie obowiązków dyrektora.



fot. Patryk Grądyś

W wyniku przeprowadzonej procedury konkursowej decyzją Prezydenta Miasta Łodzi na stanowisko dyrektora teatru powołany został Wojciech Brawer, wykładowca na Wydziale Lalkarskim krakowskiej Akademii Sztuk Teatralnych oraz aktor Lubuskiego Teatru im. Leona Kruczkowskiego w Zielonej Górze. Jest to pierwszy w historii teatru dyrektor wyłoniony w otwartym konkursie.

Teatr to spotkanie z drugim człowiekiem

Rozmowa z Wojciechem Brawerem



Niedawno objął Pan dyrekturę Teatru Lalek Arlekin. W siedemdziesięcioletniej historii teatru jest Pan pierwszym dyrektorem wyłonionym na to stanowisko w otwartym konkursie. Myślę, że podstawowym pytaniem, które nasuwa się w tej sytuacji, jest pytanie o program: główne zamierzenia, plany, ambicje i cele dotyczące rozpoczętej już kadencji. Czy będzie to kadencja kontynuacji tradycji, czy może pragnie Pan tworzyć teatr wyzwań nowych?

Przyznam, że zanim zdecydowałem się stanąć do konkursu, wiedziałem już, że w wypadku wygranej podejmę próbę połączenia tych dwóch, pozornie wykluczających się kierunków. Chciałbym bowiem zaproponować model teatru, który nowatorsko nawiązywać będzie

do najlepszych tradycji samej placówki, jak i teatru lalek w ogóle. Najbliżej jest mi w tym zamyśle do twórczości protoplasty naszego teatru, Henryka Ryla, który z jednej strony wykazywał ogromne przywiązanie do klasycznych technik lalkowych, z drugiej zaś stale eksperymentował i nie ustawał w poszukiwaniu nowych środków wyrazu. Chciałbym zatem, aby Arlekin pozostał wierny lalce jako nosicielce artystycznych wartości i aby pełniła ona funkcję podmiotu, za pośrednictwem którego opowiadać będziemy historię. Z kolei sam termin „lalka” jest dla mnie pojęciem niezwykle obszernym i w takim postrzeganiu widzę szansę na wytyczenie nowych dróg w kształtowaniu artystycznej

tożsamości Arlekina. Wspólnym mianownikiem poszukiwań nowych, lalkowych form wyrazu będzie każdorazowo zaistnienie momentu nadania życia materii nieożywionej. Akt animacji jest swoistą kwintesencją teatru lalek. Jego wartość artystyczna, wynikająca z umiejętności aktora, ma bezpośrednie przełożenie na atrakcyjność tego teatralnego gatunku. Chciałbym bardzo, i mam nadzieję, że to pragnienie uda się urzeczywistnić, aby Arlekin – w okresie mojej dyrekcji – był kojarzony z celebracją doskonałości sztuki animacyjnego.

Minęło jednak siedemdziesiąt lat od powstania teatru Ryla. Teatr Arlekin zmienił się, zmieniło się też lalkarstwo w Polsce i na świecie. Jak z tej perspektywy postrzega Pan dzisiaj poglądy założyciela teatru na czystość gatunkową oraz specyfikę, która powinna towarzyszyć lalkowym teatrom?

Przypominam sobie manifest Henryka Jurkowskiego, który kilka lat temu postulował zamknięcie Wydziału Lalkarskiego z powodu częstego odchodzenia w nim od klasycznych technik lalkowych. Pamiętam oburzenie studentów. Tych samych, którzy tak często uciekają od używania form lalkowych. Innym razem z kolei wpadają w zachwyty, oglądając popisy sztuki animacyjnego, który robi na nich największe wrażenie. To się sprowadza znów do tematu animanta i animacji, wokół którego cały czas krążymy. Do tego wspólnego mianownika. Zmienia się teatr dramatyczny, zmienia się opera, pojawiają się różne mody, środki wyrazu się przenikają, lecz w teatrze lalkowym nadal najbardziej zachwycający i wyróżniający go jest moment animacji. Każdy widz ten moment dostrzega i na każdego ten moment magii oddziałuje. Nie lubię kompromisu polegającego na rezygnacji z form lalkowych z tego powodu, że dochodzenie do zdolności w posługiwaniu się lalką jest trudne czy pracochłonne. Bo łatwiej przecież zagrać coś w planie żywym, niż przekazać emocje przez formę. Jeśli wówczas odkładamy lalkę, to ja staję się ortodoksem, jak Henryk Ryl, i wolę, by student lub aktor zadał sobie ten trud.

Gdyby miał Pan jednym słowem określić teatr, który pragnie Pan tworzyć, jakie określenie byłoby najbliższe Pana zamierzeniom?

Inspirujący. Chcę zaprosić młodego widza do teatru, który nie da mu gotowych odpowiedzi, ale postawi przed nim pytania dotyczące jego i otaczającego go świata oraz zainspiruje go do samodzielnego poszukania rozwiązania. A sama wizyta wcale nie musi ograniczać się do obejrzenia spektaklu, bo teatr nie jest dla mnie instytucją, której wyłącznym zadaniem jest sceniczna adaptacja tekstów literackich. Teatr powinien być przestrzenią, w której powstają idee, a widz nie musi być wyłącznym odbiorcą – może być również współtwórcą. Chcę traktować widza jako partnera

i zaprosić go do rozmowy i współuczestnictwa. Dlatego odwiedziny w teatrze mogą oznaczać, że wraz z aktorami przeczyta dobrą książkę, weźmie udział w teatralnych warsztatach, posłucha dobrego koncertu czy zwiedzi interesującą wystawę. Wierzę, że każdorazowa wizyta w naszym teatrze pobudzi do twórczego działania.

Jakie elementy z artystycznego dorobku Arlekina uważa Pan za najbardziej godne pielęgnowania, podtrzymywania czy eksponowania?

Kolejni dyrektorzy teatru wykazywali się rzeczywistym przywiązaniem do lalkarskich środków wyrazu. Uważam, że podtrzymanie tej zasady jest moim obowiązkiem, który stanowić będzie cenny wyróżnik naszej sceny na teatralnej mapie miasta. Godne podkreślenia jest także to, że w ciągu siedemdziesięciu lat z teatrem współpracowało wielu wybitnych scenografów, że wspomnę tylko Jadwigę Mydlarską-Kowal, Alego Bunscha, Adama Kiliana czy Marię Balcerek. Zofia Jaremowa, wieloletnia dyrektor Teatru Groteska w Krakowie, zawsze powtarzała, że siła oddziaływania widowiska lalkowego jest wprost proporcjonalna do atrakcyjności jego formy plastycznej. Zgadzam się z tym zdaniem i podczas rozmów z reżyserami kładę duży nacisk na kwestię doboru scenografów, gwarantujących pojawienie się na scenie zachwycającej i współgrającej z treścią formy. Kto wie, może doczekamy się niebawem w Arlekinie nowego Kiliana czy nowej Mydlarskiej-Kowal? Oczywiście aby scenografia lalkowa mogła budzić podziw, musi być spełniony jeszcze jeden warunek. I tu, niestety, wkrada się proza życia. Aby teatr sprawnie funkcjonował i się rozwijał, konieczne jest zapewnienie mu stabilizacji finansowej.

Czy planuje Pan kontynuować tradycję sceny marionetki długoniciowej?

Marionetka – zwłaszcza długoniciowa – to szalenie trudna, ale efektowna technika lalkowa. Wymagająca od aktora dużego zaangażowania i poświęcenia większej ilości czasu na opanowanie jej motoryki. Ta z kolei nie zależy jedynie od umiejętności lalkarza, lecz również od zdolności konstruktora lalki. Nagrodą za ten trud jest bez wątpienia zachwyty widowni. W marionetkowej *Księżdzie dzungli* w reżyserii Bernda Ogrodnika jest taka scena, kiedy z wiklinowego kosza, przemieszczanego za pomocą doskonale widocznych nici, wychylają się najpierw rączki, a potem czupryna małego Mowglięgo. Jest to moment absolutnie magiczny, podczas którego sznurki przestają być dla widza dostrzegalne, a on sam zdaje się wierzyć w autonomię życia lalki. Potwierdza to westchnienie zachwyty pomieszanego z niedowierzaniem, które wydobywa się z gardeł widzów w wieku od pięciu do stu pięciu lat. Jeżeli uda mi się zaprosić do współpracy twórcę, którego wizja będzie

dawała nadzieję, że krzyżak w rękach aktora stanie się bijącym sercem marionetki, a westchnienia zachwytu będą przeważającymi reakcjami, z pewnością zaproszę aktorów na marionetkowy pomost.

Czy Arlekin planuje podtrzymać tradycję festiwalową?

Chciałbym, aby tradycją stało się uczestnictwo Teatru Lalek Arlekin w festiwalach. A mówiąc o tych, które organizował teatr, to najbardziej przemawia do mnie idea Międzynarodowego Festiwalu Solistów Lalkarzy. Prezentowane podczas tego festiwalu spektakle były nierzadko świadectwem niezwykłych zdolności animacyjnych artystów lalkarzy. Powołanie do życia festiwalu wydaje mi się ze wszech miar wskazane. Festiwal jest szansą na konfrontację przedsięwzięć artystycznych teatru ze spektaklami z zewnątrz. Dodatkowym atutem, na którym mi zależy, jest także aspekt integracji środowiska lalkowego. Nie bez znaczenia wydaje się przy tym fakt, że Łódź leży właściwie w środku Polski i realizacja takiej idei, w tym właśnie miejscu wydaje się po prostu naturalna. Kiedy tylko zrodzi się w mojej głowie albo w głowach moich współpracowników wystarczająco atrakcyjna formuła festiwalu, ochno przystąpimy do jej realizacji. Póki co burza mózgów trwa...

Kto, według Pana zamierzeń, stanie się docelowym odbiorcą przedstawień Arlekina i czy będą prezentowane przedstawienia dla widzów dorosłych?

Teatr lalek jest w naszym kręgu kulturowym teatrem skierowanym głównie do widza w wieku przedszkolnym i szkolnym, dla którego jest najczęściej pierwszym kontaktem z tak zwaną żywą sztuką. Dotychczasowi szefowie łódzkiej sceny, poczynając od Ryla, udowodnili nieraz, że spektakle teatru lalkowego mogą stanowić interesującą formę spędzenia czasu dla odbiorców w każdym wieku, w tym również dla widzów dorosłych. Chcemy tworzyć spektakle, które będą atrakcyjne dla widza bez względu na to, ile ma lat. Spektakle, podczas których będzie się dobrze bawiła cała rodzina, a każdy jej członek zaczerpnie dla siebie coś ważnego. Tak jak to jest chociażby w wypadku pierwszej premiery Arlekina pod moimi sterami – *Huśtawki* Timo Parveli w reżyserii Przemysława Jaszczaka. Dzieci w pełni identyfikują się z głównym bohaterem, poszukującym kogoś, z kim mógłby się pohaścić i zaprzyjaźnić, a dorośli mają okazję do refleksji nad tymi chwilami swojej codzienności, w których – tak jak na huśtawce – „raz są na górze, a raz na dole”. Lubię słuchać rozmów naszych widzów po niedzielnych spektaklach. W wypadku *Huśtawki* te rodzinne rozmowy są fascynujące, bo często dorośli przekomarżają się ze swoimi pociechami na temat odbioru danej sceny. Teatr, w którym rodzic dyskutuje z dzieckiem na temat obejrzanego spektaklu? Spełnienie marzeń!

Jakie są Pana główne inspiracje artystyczne?

Pracując nad jakąś sceną, słyszę często muzykę, która powinna się w tej scenie znaleźć. Czasem analizuję ze studentami tekst i nagle pojawiają się w mojej głowie obrazy, grafiki czy malarstwo, które nawiązują w jakiś sposób do tego, o czym opowiada dana scena. Innym razem wiem, jaką książkę muszę podsunąć studentowi, by sprowadzić go na właściwy trop budowania postaci. Nie ograniczam się do jednego gatunku czy stylu, ale sięgam po taki gatunek, styl czy muzykę, które są najwłaściwsze dla realizacji, nad którą w danym momencie pracuję. Są jednak inspiracje, do których powracam nieustannie. Jeżeli chodzi o pracę pedagoga, to tutaj bez wahania muszę wymienić nazwisko Lecoq. Ten znakomity francuski aktor, mim i pedagog teatru jest twórcą idei *naśladowczego ciała*. Według tej koncepcji przez plastykę ciała oddać można nie tylko charakter ruchu danego zwierzęcia czy postaci, ale także niemal każde możliwe doznanie – intensywność barwy, zapachu czy dźwięku. Często odwołuję się do jego metody, przenosząc pewne rozwiązania na grunt pracy nad techniką gry w masce. Jedną z wybitnych absolwentek szkoły Lecoqa jest ceniona amerykańska reżyserka Julie Taymor, która wielokrotnie podkreślała, że nauczyła się od niego świadomości ciała. Zapadło mi w pamięć jej porównanie. Stwierdziła ona bowiem, że ciało aktora jest niczym pędzel w rękach utalentowanego malarza, potrafi przekazać wszystko, o czym zamarzy twórca.

Dlaczego akurat teatr lalek i czym ten teatr jest dla Pana?

Jak to często w życiu bywa, zdecydował przypadek. Mam wrażenie, że to teatr lalek wybrał mnie, a nie odwrotnie. Pierwotnie zamierzałem studiować w Szkole Teatralnej w Krakowie. Przeszedłem przez niemal wszystkie eliminacje, ale odpadłem na ostatniej. Nie wiem dlaczego, ale czułem, że się nie dostanę. Z tego egzaminu jechałem bezpośrednio do Wrocławia, gdzie zdawałem na Wydział Lalkarski. Przyznam Panu, że musiałem wówczas skłamać. Z Krakowa przyjechałem spóźniony i usprawiedliwiłem się jakąś wielką tragedią rodzinną. No, w każdym razie musiałem wypaść dość wiarygodnie, bo mi uwierzono. I chyba wówczas już zdałem pierwszy mały egzamin aktorski. W trakcie procesu rekrutacji czułem, że zostanę przyjęty. Nie umiem powiedzieć, skąd wzięła się ta pewność, ale bardzo pomogła mi na egzaminach. A po pierwszym roku studiów byłem już przekonany, że jestem we właściwym dla siebie miejscu. A czym jest dla mnie teatr lalek? Wspomniałem już, że najbardziej cenię w nim tę magiczną chwilę nadania ducha materii. Z kolei teatr w ogóle jest spotkaniem z drugim człowiekiem – i tego już nie rozgraniczam na teatr lalek, ruchu czy żywego planu. Spotkanie aktora z reżyserem, pedagoga ze studentem, za każdym razem jest jak gdyby odkrywaniem nowego świata. I to spotkanie z drugim człowiekiem najbardziej mnie w teatrze interesuje...

kultura i sztuka

Fascynuje mnie sztuka jaskiniowa

Rozmowa z Michałem Gałkiewiczem

Monika Nowakowska

str. 139

Witraż to rodzaj malarstwa na szkle

Rozmowa z Janem Dominikowskim

Janusz Janyst

str. 148

Wacław Dobrowolski – portrecista i edukator łódzian

Monika Nowakowska

str. 154

Żeton „Sezon Idzie” Teatru Miejskiego w Łodzi

Bartłomiej Czyżewski

str. 165

Fascynuje mnie sztuka jaskiniowa

Rozmowa z Michałem Gałkiewiczem

Absolwent Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Łodzi i profesor łódzkiej Akademii Sztuk Pięknych, kierownik Pracowni Rzeźby; rzeźbiarz i wszechstronny projektant, autor wielu łódzkich rzeźb parkowych i pomników, m.in. Bocianów, Macierzyństwa, Synogarlic, Kochanków, Powstańcom Warszawskim oraz Popiersia Stefana Skrzywana – twórca łódzkich wodociągów; wieloletni członek Związku Polskich Artystów Plastyków, uhonorowany medalem Gloria Artis oraz Złotą Odznaką ZPAP za działalność artystyczną i społeczną, inicjator i komisarz Łódzkiej Galerii Rzeźby, erudyta.

kultura i sztuka



Michał Gałkiewicz przy głowach z granitu w pracowni w Łagiewnikach (rzeźby z lat 80. i 90. XX w., pierwsza z lewej to głowa Artura Rubinsteina, granit, 33 x 29 cm). Fot. Autorka



„Poprawność, jasność, zwartość i dobra budowa” – czy nadal podpisuje się Pan pod tym cytatem, wydrapanym w Pana podłódzkiej pracowni w latach 70. minionego wieku?

Ta myśl greckiego filozofa Diogenesa z III wieku przed naszą erą jest szalenie mądra i wciąż aktualna, dlatego tak wziąłem ją sobie do serca. Zawsze dążyłem do czystości formy moich prac, jasności budowy i estetyki, przy czym nie chodzi mi o walory dekoracyjne, tylko o PIĘKNO jako istotę dzieła ludzkiego umysłu.

Pana rzeźby są zatem piękne?

Określiłbym je jako ciepłe, prawdziwe, czułe i dotykalne, wyrażające napięcia żywego organizmu. Pamiętajmy, że kamień jest przyczyną naszego istnienia, uśpionym wszechświatem. Szczególnie fascynujące są dla mnie kamienie narzutowe zwane otoczkami, pochodzące z okresu trzeciego lodowca, czyli mające po kilka milionów lat. „Obrobione” przez naturę mają indywidualność i osobowość

w przeciwieństwie do odłamków skał. Staram się wydobywać zamknięte w nich pulsujące życie, wewnętrzne napięcia, podskórne pulsowanie. W otoczkach powstały moje najciekawsze prace.

Na studiach w PWSSP, najpierw na Wydziale Architektury Wnętrz, a następnie na Wydziale Włókienniczym, oraz w pierwszej dekadzie po ukończeniu szkoły zajmował się Pan malarstwem, grafiką, współpracował z przemysłem odzieżowym. Jak doszedł Pan do rzeźby, która stała się najważniejszym środkiem Pana artystycznej wypowiedzi?

Do rzeźby „przeszedłem” z malarstwa informel, w latach 60. inspirowałem się bowiem Antonim Trpieniem, interesowała mnie fakturalność obrazu. Jeden z pierwszych konkursów, w jakim brałem udział, przyniósł mi nagrodę za widok dojrziałych łanów pszenicy, skołtunionych przez wiatr. To było dla mnie bodźcem do dalszej pracy, ale z drugiej strony stałem się tak zwanym artystą jednego obrazu, nie mogłem



odtąd nic nowego namalować, co bardzo mnie męczyło. Jednak o zajęciu się rzeźbą zdecydował przypadek. Znajomy zaproponował mi udział w plenerze w Hajnówce w 1971 roku, gdzie materiałem do pracy było drewno, z którym wcześniej nie miałem do czynienia. Na ten plener pojechałem tylko z siekierą, dłuta pożyczył mi Władysław Kowalczyk. Dodam, że byłem tam nowicjuszem wśród profesjonalnych rzeźbiarzy z całej Polski. W ponaddwumetrowym kłocu wyrzeźbiłem kobietę z dzieckiem, zakupioną przez komisję z Ministerstwa Kultury i Sztuki za dobre pieniądze. Zachęcony tym sukcesem za rok pojechałem na kolejny plener rzeźbiarski, odbywający się we Wdzydzach na Kaszubach i tam odkryłem otoczaki. Odtąd rokrocznie jeździłem na kilkutygodniowe plenery rzeźbiarskie, na których zdobywałem doświadczenia warsztatowe, ale też miałem czas na przemyślenia, rozwijałem się duchowo.

A jakie znaczenie ma w Pana twórczości rysunek?

Podstawowe. Rysunek jest źródłem wszystkich dziedzin sztuk plastycznych. Aby stać się malarzem, grafikiem czy rzeźbiarzem, trzeba najpierw





nauczyć się rysować. Moje rysunki, nawet jak są zbudowane kilkoma kreskami, są przestrzenne, bryłowe – to efekt edukacji pod kierunkiem profesora Adama Rychtarskiego w łódzkiej szkole, wybitnego, a wciąż niedocenionego pedagoga, ucznia Konrada Krzyżanowskiego. Ja zresztą też nauczyłem początkowo rysunku w PWSSP (pracując na uczelni w latach 1962–1968 – przyp. M.N.), a wśród uczniów miałem m.in. Kabałę, Trelińskiego, Smoczyńskiego, Bigoszewskiego – dziś uznanych artystów. Niektórzy z nich jako pedagodzy powtarzali moje korekty, choć tak naprawdę nie moje, tylko profesora Rychtarskiego. Wniosek z tego taki, że jak coś jest wartościowe, to przechodzi z pokolenia na pokolenie.

Czy trafili się Panu także wybitni studenci-rzeźbiarze? Mam tu na myśli drugi okres Pana pracy w PWSSP, kiedy to w latach 1987–2002 prowadził Pan tam Pracownię Rzeźby na Wydziale Form Wizualnych.

Zapamiętałem zwłaszcza Ewę Magdę Walczak i Marcina Mielczarka jako bardzo zdolnych i ambitnych młodych ludzi, obecnie czynnych rzeźbiarzy. Marcin Mielczarek jest dziś dziekanem Wydziału Rzeźby i Działań Interaktywnych w łódzkiej



szkole (obecnie Akademii Sztuk Pięknych im. Władysława Strzemińskiego – przyp. M.N.), a do jego najbardziej znanych prac należy popiersie Krystyny Kondratiukowej, eksponowane w Centralnym Muzeum Włókiennictwa w Łodzi. Na marginesie mogę dodać, że znałem i bardzo ceniłem panią dyrektor Kondratiuk, z którą miałem zajęcia z historii sztuki w PWSSP. Do moich najzdolniejszych studentek, dziś czynnych rzeźbiarek, należała też Zofia Władykowa, o której ostatnio głośno było przy okazji pomnika Rajmunda Rembielińskiego jej autorstwa. Bardzo ich cisnąłem, aby jak najlepiej opanowali warsztat, uważam bowiem, że artysta musi być przede wszystkim dobrym rzemieślnikiem – dlatego moi studenci mieli ćwiczenia z wszystkich dyscyplin rzeźbiarskich: medalierstwa, płaskorzeźby, pomnika, portretu, kompozycji figuralnych, aktu z żywego modelu. Modelowali prace w glinie, a następnie odlewali je w gipsie, najzdolniejszych wysyłałem na plenery z odlewnictwa do Orońska.

Takie podejście do warsztatu to zapewne efekt Pana osobistych doświadczeń, kiedy to przez prawie 20 lat, nie pracując etatowo, miał się Pan różnorodnych zleceń?

Życie zmusiło mnie do podejmowania nowych, często nieoczekiwanych wyzwań, czego dobrym przykładem był wystrój restauracji Ludowa przy ulicy Piotrkowskiej 19, jak jej nazwa wskazuje – zaprojektowanej na ludowo. Dodam tu, że cenię sztukę ludową, kiedy jest autentyczna, czyli wypływa z wewnętrznej potrzeby tworzenia. Osobiście nie interesowałem się szerzej twórczością ludową czy prymitywną, fascynuje mnie za to sztuka jaskiniowa, uosabiająca animistyczną prawdę, walkę z materią, ale i z duchem. Jak człowiek pierwotny malował na ścianie jaskini byka, to chciał posiąść jego ducha, w tym sensie była to sztuka religijna, wynikająca z aspektów bytowych. Tu dochodzimy do moich doświadczeń ze sztuką sakralną, mianowicie przeor zgromadzenia ojców Pasjonistów z Łodzi, ojciec Wszędyrówny, zaproponował mi wykonanie wnętrza kościoła na Teofilowie, do czego bardzo się zapaliłem. Ściany, dla których miałem wyrzeźbić portretowe popiersia duchownych, były surowe, z betonu. Zrealizowałem ostatecznie cztery płaskorzeźby: papieża Pawła VI i Jana Pawła II, biskupa Józefa Rozwadowskiego i ojca Wszędyrównego. Miałem jeszcze pomysł na rzeźbę Chrystusa Frasobliwego, ale do wykończenia wnętrza wybrano ostatecznie rzeźbiarza z Krakowa. W tym okresie zajmowałem się też kowalstwem artystycznym, rzeźbą nagrobną, metaloplastyką, medalierstwem. Przez wiele lat projektowałem medale dla zwycięzców Międzynarodowego Triennale Tkaniny w Łodzi, aranżowałem też wystawy triennialowe od 9. do 14. edycji tej imprezy w pofabrycznych wnętrzach Centralnego Muzeum Włókiennictwa. Realizowałem ściany dla sądów, formy oświetleniowe dla zabytkowych wnętrz wielu łódzkich instytucji, m.in. rektoratu Politechniki Łódzkiej, pałacu Poznańskich, Teatru Lalek Arlekin, Urzędu Miasta Łodzi, Galerii Willa.

Dodajmy tu, że wiele z nich funkcjonuje po dziś dzień, jak chociażby zespół stylowych żyrandoli w secesyjnych wnętrzach Galerii Willa, w której miał Pan dużą indywidualną wystawę czynną od grudnia 2017 do lutego 2018 roku. Zwiedzający Willę zachwycają się ich oryginalnymi formami, doskonale wpisującymi się w klimat miejsca i zabytkowe sztukaterie sufitów.

Dziś jeszcze nie chce mi się wierzyć w to, że wykonałem je własnoręcznie! Bo ja je nie tylko zaprojektowałem, ale sam załatwiałem materiały i sam je realizowałem. Muszę się przy tej okazji pochwalić, że jako jeden z pierwszych polskich artystów wykorzystałem żarówkę jako element kompozycji, z kolei ozdobne kuleczki ze szkła laboratoryjnego zamawiałem u dmuchacza szkła z Politechniki. Czasochłonna była realizacja każdego obiektu i montaż we wnętrzach Willi – samo zawieszenie największego żyrandola w holu głównym trwało kilka dni. Jako ciekawostkę powiem też, że projektując te obiekty nie znałem wystroju sufitów, gdyż sztukaterie były zamalowane, tym bardziej się cieszę, że tak utrafiłem z ich formami do tych pięknych wnętrz – moim zdaniem idealnych do eksponowania sztuki dekoracyjnej. Ludzie

mnie tak zdemoralizowali swoimi pochwałami, aż uwierzyłem w końcu, że to jest naprawdę dobre.

Wróćmy jeszcze do rzeźby. Jakie są Pana autorytety w tej dziedzinie sztuki?

Bardzo cenię prace Anglika Henry'ego Moore'a, z polskimi artystami jest gorzej, choć zachwyciły mnie przed laty socrealistyczne rzeźby Aliny Szapocznikow, które konserwowałem na zlecenie ówczesnego dyrektora Muzeum Sztuki w Łodzi, Ryszarda Stanisławskiego, prywatnie męża artystki. Prace były wielkoformatowe, z cementu, tematycznie związane z górnictwem, dla mnie imponujące warsztatowo, w przeciwieństwie do późniejszej twórczości Szapocznikow, która była już dla mnie wydziwianiem. Z niektórymi artystami miałem okazję współpracować lub uzupełniać ich realizacje, np. Pomnik Stu Straconych w Zgierzu, do którego zrealizowałem krzyż czy wystrój Muzeum Ruchu Rewolucyjnego (obecnie Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi – przyp. M.N.) autorstwa łódzkiego rzeźbiarza Antoniego Białasa,



mojego przyjaciela, z którym nota bene spotykałem się w komisjach różnych konkursów i zamówień rzeźbiarskich. Dodam, że raz on był w jury, raz ja opiniowałem jego projekty, na szczęście nie zaważyło to na naszych stosunkach towarzyskich.

Proszę opowiedzieć, jak to było z Łódzką Galerią Rzeźby, której był Pan pomysłodawcą i komisarzem w latach 1974–1980.

Powstanie galerii wiązało się z moją aktywnością w ZPAP, którego jestem członkiem od 1962 roku, w 2002 roku uhonorowanym Złotą Odznaką i jest to jedno z najbardziej cenionych przeze mnie odznaczeń. Kiedy na początku lat 70. byłem prezesem Sekcji Rzeźby Zarządu Głównego, miałem bardzo dobre kontakty z rzeźbiarzami z całej Polski, współpracowałem też z Centrum Rzeźby Polskiej w Orońsku. Postanowiłem to wykorzystać, żeby wzbogacić Łódź artystycznie, bo w moim odczuciu brakowało tu wówczas tradycji i kultury rzeźbiarskiej. Galeria podlegała oficjalnie Biuru Wystaw Artystycznych (obecnie Miejska Galeria Sztuki w Łodzi – przyp. M.N.), ja zaś byłem jej komisarzem. Idea była taka, aby ściągać do Łodzi prace czynnych i uznanych rzeźbiarzy w roczne depozyty, z możliwością ich sprzedaży i prezentować w przestrzeni publicznej, czyli w pasażu przy ulicy Piotrkowskiej. Rzeźby były kupowane przez urzędy, zakłady pracy, wiele z nich funkcjonuje po dziś dzień w naszym mieście. Niestety, z czasem galeria zaczęła tracić poziom, pojawiały się w niej prace autorów ze mną niezgadnianych, dlatego też zrezygnowałem z jej prowadzenia, do tego doszły duże koszty transportu i montażu i pomysł upadł. Szkoda.

Czuje się Pan spadkobiercą czy kontestatorem łódzkich tradycji awangardowych?

Doceniam wartości teoretyczne dzieł Strzemińskiego i Kobro, ich znaczenie dla budowania mitu łódzkiej awangardy. Na mnie jednak ich „Teoria widzenia” nie zrobiła wrażenia, bardziej może malarstwo unistyczne – w dążeniu do uniwersum, prawdy i jedności dzieła. Po dziś dzień fascynuje mnie poszukiwanie jedności kontrastów, pewnie też skorzystałem podświadomie z doświadczeń konstruktywistycznych. Zawsze jednak byłem artystą niezależnym, wyłamującym się z obowiązujących w sztuce kanonów, dlatego trudno mnie przypisać do jakiegoś środowiska, nie bywałem też łączony nawet z łódzką szkołą. Jej tradycje określiłbym zresztą bardziej jako werbalne niż warsztatowe, co w moim przypadku dało chyba dobre rezultaty.

Dziękuję za rozmowę.

Witraż to rodzaj malarstwa na szkłe

Rozmowa z Janem Dominikowskim

Łódź, zwana miastem secesji, szczyci się od niedawna pięknym witrażem w willi przy ulicy Wólczańskiej 199, który został przez pana zrekonstruowany. Czyja była to inicjatywa?

Wszystko zaczęło się od zakupu w 2004 roku tej neorenesansowej willi przez Okręgową Radę Adwokacką w Łodzi. Nowi gospodarze obiektu zainteresowali się jego historią i dość szybko nawiązali kontakt z potomkami pierwotnych właścicieli, a więc rodziny Richterów. Richterowie przybyli do Łodzi z Czeskiej Lipy w 1825 roku. Protoplastą łódzkiej gałęzi rodu był Józef Richter, który przyjechał tu z rodzicami. Rodzinne przedsiębiorstwo, jako jedno z niewielu w bawełnianym grodzie, produkowało tkaniny wełniane. Wspomnę, że innymi znanymi przedsiębiorstwami przemysłu wełnianego były fabryki Heinzlów i Schweikertów. Willa przy ul. Wólczańskiej została wzniesiona w 1888 roku przez syna Józefa Richtera, Zygmunta, i była pierwszą rezydencją tej rodziny na terenie Łodzi. Później wzniesiono jeszcze trzy inne wille, wszystkie w bezpośredniej bliskości przedsiębiorstwa – jedną przy obecnej ul. Stefanowskiego i dwie przy ul. ks. Skorupki. Potomkini łódzkiego rodu Richterów, mieszkająca w Australii Belinda Miller, obejrawszy podczas wizyty w naszym mieście wewnątrz rodzinnego domu, uczyniła piękny gest ofiarowując fundusze na rekonstrukcję nieistniejącej części witraża w westybulu. Zachowała się tam tylko górna część witraża, umieszczona wysoko w tzw. nadświetlu okna, a stanowiąca jedną trzecią pierwotnej powierzchni. Trudność polegała na tym, że nieistniejąca, dolna, główna kwatera witraża nie była udokumentowana ikonograficznie.

Kto był autorem pierwotnego projektu i w jakiej pracowni oryginalny witraż został wykonany?

Nie wiadomo. Jednakże na podstawie analizy stylistyczno-porównawczej zachowanego fragmentu można z dużą dozą prawdopodobieństwa powiązać go z pracownią Dezyderego Mocznaya, działającą w Zbąszyniu w latach 1908–1936.

Mocny był z pochodzenia Węgrem, sztuki witrażowniczej uczył się w najlepszych artystycznych pracowniach Wiednia i Berlina. Na terenie Łodzi witraże pochodzące z jego pracowni zachowały się w willach Oskara Kona (obecnie rektorat łódzkiej „Filmówki”), Alfreda Jarischa (Urząd Stanu Cywilnego Łódź-Śródmieście) czy Ryszarda Geyera (Okręgowa Rada Lekarska).

Zachowana część nawiązuje do secesji i w takim stylu należało dotworzyć resztę.

Witraż powstał prawdopodobnie na krótko przed wybuchem pierwszej wojny światowej. Jego stylistyka nawiązuje do wiedeńskiej secesji geometrycznej, z wyraźnymi wpływami artystów z kręgu Wiener Werkstätte, takich jak Josef Hoffmann, Kolo Moser czy Remigius Geyling. Stylistyka ta jest widoczna zwłaszcza w ornamentalnych motywach roślinnych – stylizowanych, charakterystycznie ostro powcinanych liściach czerwonego dębu i zgeometryzowanych motywach kwiatowych: gwieździstych i dzwonekowatych. Ich sztywność i kontur wyraźnie antycypują późniejszą stylistykę Art déco, u źródeł której odnajdujemy właśnie mocno zgeometryzowane ornamenty wiedeńskiej secesji. Figuralny motyw w medalionie umieszczonym w centrum nadświetla – dość jeszcze realistycznie i secesyjnie ujęty nagi mały chłopiec (putto), wyraźnie bawiący się sutą wstęgą tkaniny, dyskretnie podkreśla profesję właścicieli willi, rodziny Richterów. Ponieważ nie zachowały się żadne fotografie czy inne materiały archiwalne, nie da się stwierdzić, jak wyglądała brakująca kwaterna witraża, jakie znajdowało się na





niej przedstawienie – nie żyje nawet nikt, kto mógłby to w ogólnym zarysie pamiętać. W tej sytuacji dziekan Rady Adwokackiej, mecenas Jarosław Zdzisław Szymański wraz z mecenasem Andrzejem Wosińskim, prezesem Fundacji Willa Richterów, której celem są sukcesywne prace konserwatorskie obiektu, podjął decyzję o powierzeniu mi prac odtworzeniowych...

... zdając się na pańskie kompetencje i artystyczną wyobraźnię.

Tak można by to ująć.

Wykonany przez pana witraż nie jest więc rekonstrukcją w ścisłym tego słowa znaczeniu, lecz w dużym stopniu kreacją.

W porozumieniu z obecnymi właścicielami budynku doszedłem do wniosku, że w ikonografii odtwarzanego, choć w pewnym sensie nowego witraża należy zaakcentować włókienniczą i tkacką historię przemysłowej Łodzi, tym bardziej, że w ciągu ostatniego ćwierćwiecza to oblicze naszego miasta faktycznie odeszło do historii. Stąd właśnie przedstawienie na witrażu dziewczyny z przęślicą, z nawiniętymi na nią włóknami surowej wełny i czółenkiem tkackim w dłoniach.

Taka jest treść witraża. Kwestię następną stanowi rysunek, kolorystyka, kompozycja oraz technologia. Podejrzewam, że niezbyt wiele osób orientuje się w specyfice witrażownictwa artystyczne-

go. Pewnie większości wydaje się, że witraż to po prostu drobno pocięte, kolorowe szybki połączone w całość ramkami ołowianymi.

I w tym rozumieniu byłoby to takie bardziej skomplikowane szklarstwo. Natomiast problem z witrażownictwem artystycznym wygląda tak, że dokładnie w tym miejscu kończy się rzemiosło, a zaczyna sztuka. Witrażownictwo ma bowiem pod względem artystycznym więcej wspólnego z innymi monumentalnymi technikami plastycznymi (polichromią, mozaiką, tkaninami ściennymi) niż ze szklarstwem. Trzeba artystycznie zagospodarować dużą powierzchnię, dobierając do najdrobniejszych niuansów barwy i odcienie szkieł, po czym wykonać na nich czynności malarskie, łącząc i mieszając kolory, rysunek konturowy i modelunek światłocieniowy. Każdy odcień, dodatkowa barwa czy czarne kontury to osobny wypał w piecu w temperaturze 580–600 stopni Celsjusza. Często wygląd i kolorystyka emalii przed wypałem zupełnie nie przypominają tych po wypale, trzeba to przewidzieć, aby uzyskać oczekiwany, docelowy efekt finalny. Stąd wykonanie witraża artystycznego jest rodzajem malarstwa na szkle, najbardziej zbliżonego technologicznie do podobnego zdobienia ceramiki czy porcelany.

Co jeszcze można powiedzieć o pracy autora witrażu, od czego się ta praca zaczyna, co jeszcze istotnego jest w jej przebiegu?

Zaczyna się od wykonania szczegółowego projektu w kolorze, a następnie tzw. kartonu projektowego w skali 1:1, który potem zostaje precyzyjnie pocięty na szablony odpowiadające poszczególnym tafelkom barwnego szkła. Żmudnie dobiera się kolory poszczególnych szybek i gatunki szkieł. W willi przy ul. Wólczańskiej zachowany, oryginalny fragment witraża był wykonany ze szkieł tzw. katedralnych, o charakterystycznych nierównościach i lekko matowej fakturze, przypominającej skórę. Takie szkła produkowano w momencie powstawania witraża w wyspecjalizowanych hutach europejskich i amerykańskich. Do niedawna jedna z hut niemieckich produkowała tego typu szkła witrażowe, dziś produkcja padła, a firma dystrybuująca sprowadza je obecnie z... Chin, po czym rozprowadza na rynku europejskim. To szkło produkowane jest według starej technologii, jednak jego jakość estetyczna pozostawia wiele do życzenia, stąd witraż w willi Richtera został odtworzony z użyciem droższych, ale za to wysokiej jakości szkieł amerykańskich. Po precyzyjnym docięciu i oszlifowaniu obrzeży tafelek szklanych, wykonuje się na nich czasochłonne i żmudne prace malarskie: nakłada czarne kontury, światłocienie w odcieniach czerni i brązu, kolorowe emalie. Każdy etap trzeba wypalić w piecu w temperaturze 580–600 stopni Celsjusza, a sam wypał każdorazowo trwa dobę, ponieważ rozgrzewanie szkła, a potem jego studzenie (odprężanie) wymaga powolnej zmiany temperatury. Niezachowanie rygorów powoduje, że w szkle tworzą się naprężenia, prowadzące od razu, albo po krótkim czasie, do



Odślonięcie zrekonstruowanego witraża
w siedzibie
Okręgowej Rady Adwokackiej
w Łodzi
przy ulicy Wólczańskiej 199
w piątek 14 grudnia 2018 roku

WITRAŻ W WILLI RICHTERA

element pęknie i trzeba go wykonać i wypalić od nowa. Potem następuje obustronne lutowanie złączeń ramek ołowianych cyną i sztuczne patynowanie błyszczących, srebrzystych („nowych”) ramek do odcienia szarografitowego, którego ołów i cyna w normalnym procesie nabierają dopiero po około stu latach. Jak więc widać, witraż jest bardzo pracochłonną i czasochłonną techniką sztuk plastycznych.

I, niewątpliwie, po ukończeniu pracy można w nim dostrzec rolę umiejętności oraz talentu twórcy. Gratulując dzieła, prosilibym na koniec jeszcze o słówko na temat pana aktualnych działań muzycznych.

jego spękania. Przy tak artystycznym wykonaniu jedna szybka jest czasem nawet cztery-pięć razy wkładana do pieca, nim uzyska się oczekiwany efekt. Jeśli wykonanie opracowania malarskiego tworzy sam projektant, jest możliwość korygowania nasycenia patyn czy podjęcia decyzji o ewentualnym skorygowaniu kolorystyki szkła. Wtedy takie elementy wykonuje się jakby „od nowa”, do czasu, gdy twórca jest już zadowolony i nie widzi potrzeby dalszych korekt. Następnie wypalone szybki składa się na stole w docelową płaszczyznę witraża, wsuwając pomiędzy nie odpowiednio docięte i wygięte dwuteowe ramki ołowiane. Każdy element szklany należy przy tym lekko „dobić” drewnianym młotkiem, aby szkła dobrze się ułożyły w ołowianej sieci.

Czy nie jest to operacja na tyle delikatna, że aż stresująca?

Tak, i to bardzo, ponieważ źle dobity, źle złożony witraż jest mało sztywny i potrafi się po pewnym czasie w oknie wyrzucić. Przy skomplikowanych kształtach szybek zdarza się, że jakiś

Poszerzam swój repertuar o kolejne pieśni powstałe na przełomie XIX i XX stulecia – utwory kompozytorów polskich, włoskich, francuskich i rosyjskich. Nie wykluczam wydania w najbliższym czasie płyty.

Dziękuję za rozmowę.

Jan Dominikowski studiował historię sztuki w Uniwersytecie Jagiellońskim oraz śpiew solowy na wydziałach wokalnno-aktorskich Akademii Muzycznych w Krakowie i w Łodzi. W prasie i periodykach naukowych opublikował wiele artykułów z zakresu historii sztuki i architektury, w tym dotyczących sztuki witrażu i wystroju wnętrz stylowych, a także twórczości salezjanina-artysty, ks. Tadeusza Furdyny. Jest autorem kilkunastu publikacji książkowych. Za dzieło swego życia uważa *Nekropolię Łodzi wielkoprzemysłowej*, monumentalną monografię łódzkiego Cmentarza Starego, nad którą pracę rozpoczął w czasie studiów, w 1988 roku, od sukcesywnego inwentaryzowania zabytków wszystkich trzech części wyznaniowych cmentarza, a ukończył w 2004 roku. W tym też roku monografia została uhonorowana łódzką nagrodą Złotego Exlibrisu.

W 2009 roku, w Muzeum Miasta Łodzi przygotował wystawę *Okna – witraże łódzkie belle epoque*, którą specjaliści uznali za największą i najlepszą tego typu w kraju, zaś w 2013 roku, w Miejskiej Galerii Sztuki – Ośrodku Propagandy Sztuki – jubileuszową ekspozycję prac ks. Tadeusza Furdyny z okazji 50-lecia jego działalności twórczej.

Od 1993 roku Dominikowski prowadzi autorską pracownię projektowania wnętrz stylowych i witraży artystycznych. Nieraz również koncertuje jako śpiewak solista (tenor specjalizujący się głównie w liryce wokalne z przełomu XIX i XX wieku).

Jest członkiem łódzkiego Oddziału Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Komisji Ochrony Zabytków przy Zarządzie Głównym SHS w Warszawie, stowarzyszenia *Ars Vitrea Polona* z siedzibą w Krakowie (skupiającego badaczy i twórców witraży). Jest członkiem-założycielem, a w latach 1999–2003 był wiceprezesem Towarzystwa Opieki nad Starym Cmentarzem przy ul. Ogrodowej w Łodzi. W latach 1993–2017 współpracował z Urzędem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Łodzi, określając i korygując historyczną stylistykę w powstających projektach rekonstrukcji elewacji łódzkich kamienic i pałaców.

Wacław Dobrowolski – portrecista i edukator łodzian



W połowie listopada 2018 r. na murze posesji przy ulicy Wólczańskiej 35 w Łodzi uroczyste odsłonięta została elegancka płyta z czarnego granitu z kutym napisem przypominającym o tym, że pod tym adresem mieszkał, tworzył i prowadził szkołę artystyczną w okresie międzywojennym malarz i rysownik Wacław Dobrowolski (1890–1969).

Wydarzenie to nagłośniły lokalne media, sprawą zainteresowali się łódzcy przewodnicy i politycy, a licznie przybyli na odsłonięcie tablicy łodzianie skorzystali z okazji, jaką było celebrowane kilka dni wcześniej stulecie odzyskania przez Polskę niepodległości, i zaintonowali hymn Rzeczypospolitej. Wszystko to upewniło syna artysty, Wacława Bogdana Dobrowolskiego, fundatora tablicy, że warto przypominać postać i zasługi ojca dla łódzkiej sztuki i edukacji,

jak również zorganizować wystawę przybliżającą jego barwne życie i równie barwną twórczość, której najlepszy okres przypadł na lata spędzone w Łodzi: 1927–1940.

W carskiej i bolszewickiej Rosji

Wacław Dobrowolski był jednym z tych Polaków z dawnych kresów wschodnich Rzeczypospolitej, których koleje losu i zawirowania historyczne I wojny światowej przywiodły do Łodzi. Urodzony 15 listopada 1890 roku (stąd data odsłonięcia tablicy – w 128. rocznicę jego urodzin) w Janówce na Ukrainie, wychowywał się w pobliskiej Roma-

nówce, majątku ziemskim położonym w ówczesnej guberni chersońskiej, w okolicy Humania i Winnicy, mniej więcej w połowie drogi między Kijowem a Odessą.

W Kijowie mieszkał od siódmego roku życia, tam też ukończył Szkołę Realną, a następnie Szkołę Sztuk Pięknych – początkowo studiował architekturę, aby po roku przenieść się na wydział malarstwa i tej dyscyplinie pozostał wierny do końca życia. Szkołę kijowską ukończył w 1912 roku, dawała ona możliwość pracy w szkołach średnich oraz przyjęcia bez egzaminów na wyższą uczelnię artystyczną i z tej możliwości skorzystał Wacław rozpoczynając w tym samym roku naukę w Cesarskiej Akademii Sztuk Pięknych w Sankt Petersburgu – jednej z najbardziej prestiżowych akademii ówczesnej Europy.

Zetknął się tam z cenionymi artystami i profesorami, z których największy wpływ wywarł na jego twórczość Jan Ciągliński (1858–1913) – wybitny polski malarz-pejzażysta, prekursor impresjonizmu w sztuce rosyjskiej. W Petersburgu Dobrowolski nauczył się podstaw rzetelnego realistycznego warsztatu, tak charakterystycznego dla jego dojrzałych rysunków i obrazów. Jedną z niewielu znanych prac z okresu jego studiów jest postimpresjonistyczny „Autoportret” z 1913 roku przedstawiający młodego Wacława z turbanem na głowie – to zapewne wpływ orientalnych pejzaży Ciąglińskiego i powszechnej wówczas fascynacji egzotyką Wschodu. Sprzed I wojny znany jest jeszcze „Widok Romanówki” jego autorstwa – impresyjny pejzaż malowany szerokimi pociągnięciami pędzla, niestety czarno-białe zdjęcie nie oddaje niuansów kolorystycznych pracy, podobnie jak w przypadku nostalgicznego pejzażu „Step” z 1917 roku, bardziej ekspresyjnego oleju na płótnie – być może to efekt podróży artysty po bezkresach Ukrainy?

Po rewolucji 1917 roku Wacław starał się odnaleźć w radzieckiej rzeczywistości – wystawiał prace w Kijowie, Sankt Petersburgu, Moskwie, gdzie mieszkał w latach 1922–1924. W 1924 roku powrócił na uczelnię, już akademię leningradzką, aby ukończyć ją z dyplomem artysty-malarza za obraz „Na brzegu”, również zaginiony. Pracował wówczas jako ilustrator czasopism, należał też do Związku Zawodowego Pracowników Sztuki, jednak nowy system polityczny oraz ukierunkowanie oficjalnej sztuki na abstrakcję i konstruktywizm upewniły Dobrowolskiego, że nie znajdzie dla siebie miejsca w komunistycznej Rosji. Ponieważ już wcześniej jego bliscy wyjechali do odrodzonej Rzeczypospolitej osiedlając się w Łodzi, tam również udał się w 1927 roku, aby po podróży artystycznej do Włoch i Paryża (z której przywiózł widoki włoskich miast oraz mariny z Capri) osiąść tam na stałe i aktywnie włączyć się w rozwój lokalnego życia kulturalnego.

Na łódzkim bruku

Jedną z niewielu zachowanych pamiątek, przywiezionych przez Wacława z Rosji, jest jego rysunkowy „Autoportret” z 1927 roku, wykonany jeszcze w pracowni leningradzkiej na Baryłówce – o czym zaświadcza odautorski opis na odwrocie pracy.



To ciekawy przykład realistycznego warsztatu, a zarazem zmysłu wytrawnego portrecyście, które tak zaprocentują artyście w jego łódzkiej karierze. Warto podkreślić jest to, że rysunek był tak wiarygodny, iż posłużył autorowi do zdjęcia w pierwszym polskim paszporcie, co można dziś porównać, gdyż obie pamiątki są w posiadaniu syna artysty. Odtąd portret stanie się kluczowym gatunkiem artystycznym w twórczości Dobrowolskiego, który utrzymywać się będzie z uwieczniania łódzian, mieszkając początkowo przy ul. św. Andrzeja 4 (dzisiejsza ulica Andrzeja Struga), a następnie przy ulicy Wólczańskiej 35.

W Łodzi musiał już być w połowie 1927 roku, gdyż w czerwcu i lipcu jego prace wzięły udział w ekspozycji zbiorowej pt. „Portret kobiety”, zorganizowanej przez Miejską Galerię Sztuki w Łodzi w pawilonie wystawowym w parku Henryka Sienkiewicza, dodajmy, że prezentowane były w doborowym towarzystwie dzieł m.in. Teodora Axentowicza, Jacka Malczewskiego i Alfonsa Karpińskiego, a Dobrowolski reprezentował środowisko łódzkie. Od tej ekspozycji datują się bliskie kontakty Wacława z pierwszym dyrektorem placówki, ppłk. Marianem Dienstlem-Dąbrową, dziennikarzem i historykiem sztuki z Warszawy, powołanym na to stanowisko przez łódzki Magistrat w 1924 roku.

Galeria była pierwszą publiczną instytucją promującą sztukę współczesną w Łodzi, prowadzoną w sposób bardzo nowoczesny i wszechstronny – obok wystaw prac artystów z Polski i zagranicy w jej przestrzeniach organizowane były retransmisje koncertów radiowych, odczyty, spotkania ze znanymi literatami i poetami, działała czytelnia czasopism. Dyrektor nie zapominał też o lokalnych twórcach, do których należał Wacław Dobrowolski – jego prace, głównie portrety i akty, ale też

pejzaże, pokazywane były w pawilonie w parku Sienkiewicza co kilka miesięcy w latach dyrektorowania Dienstla-Dąbrowy czyli 1927–1930, któremu podobno doradzał w doborze ekspozycji. Z ciekawszych łódzkich prezentacji, w których uczestniczył, warto wymienić zbiorową wystawę Towarzystwa „Plastyka” (do którego prawdopodobnie należał, a o którym niewiele dziś wiadomo) z kwietnia 1928 roku czy tzw. wystawę bieżącą, towarzyszącą I retrospektywnej wystawie Mistrzów Malarstwa Polskiego urządzonej staraniem Towarzystwa Przyjaciół Sztuk Pięknych w Łodzi i czynnej w lipcu i sierpniu 1929 roku.

W spisie eksponatów wymienionych przy nazwisku Dobrowolskiego widnieją obrazy „Cyganka” – ekspresyjnie namalowany portret Marii Terleckiej znajdujący się w zbiorach syna artysty oraz „Portret p. G.”. To drugie dzieło to najprawdopodobniej „Portret Heleny Geyer”, również olej na płótnie z 1928 roku, szczęśliwie niedawno odnaleziony i prezentowany w Centralnym Muzeum Włókiennictwa w Łodzi dzięki uprzejmości prawnuczki sportretowanej, Agnieszki Szczęsnej. Imponujący realistycznym warsztatem, a zarazem psychologiczną głębią spojrzenia, wizerunek 73-letniej seniorki łódzkiego rodu Geyerów, pierwszych łódzkich przemysłowców i właścicieli Białej Fabryki, został najprawdopodobniej zamówiony przez najmłodszego syna modelki, Gustawa Wilhelma – prezesa w zarządzie wspomnianego Towarzystwa Przyjaciół Sztuki Pięknych, który mógł znać twórczość Wacława z wcześniejszych prezentacji jego prac w Galerii.

Ten podwójny portret – w medalionie wiszącym na piersi Heleny widnieje bowiem wizerunek jej zmarłego w 1893 roku męża Gustawa Adolfa Geyera – był zapewne jednym z pierwszych tak prestiżowych zamówień, jakie trafiły się Wacławowi w Łodzi. Wywiązał się z niego zresztą doskonale, odmalowując Helenę Geyer z domu Weil (1855–1935) jako kobietę stateczną i nobliwą, pomimo wdowiego stroju pogodnie patrzącą na widza, z ciekawie odmalowanymi atrybutami, takimi jak odnosząca się do jej wieku poślaczana laska w lewej dłoni czy koronkowa chusteczka w prawej ręce, nabierająca znaczenia w kontekście fabryki koronek i firanek założonej i z sukcesem prowadzonej przez jej męża. – *Artysta musiał dobrze spojrzeć w jej oczy bo doskonale oddał charakter mojej prababki* – powiedziała Agnieszka Szczęsna, prawnuczka Heleny, podczas prezentacji obrazu 26 stycznia br. w Centralnym Muzeum Włókiennictwa, gdzie obraz przyjechał po prawie 70 latach od wywiezienia go z Łodzi przez rodzinę. Na trop pracy wpadł łódzki historyk, wieloletni kustosz CMW, Piotr Jaworski, natrafiając na czarno-białą reprodukcję dzieła w suplemencie do nr 3 z 1930 roku łódzkiego czasopisma *Giewont*.

Zdjęcie „Portretu Heleny Geyer”, obok wspomnianej „Cyganki”, ilustruje tam artykuł pt. „Nasi artyści”, przybliżający sylwetkę Dobrowolskiego, dodajmy – w samych superlatywach: (...) *Talent to tęgi, rzetelny, mocny, świadomy swoich dróg i celów. (...) drobiazgowość w wykończeniu szczegółów, śmiały rozmach, a równocześnie filigranowa subtelność linii, stanowi najważniejszą cechę artystyczną*



*Dobrowolskiego. Artysta zbliża się tem samem – mimo widocznych wpływów impresjonizmu – do włoskich klasyków – pisał anonimowy autor T.H. i nie sposób się z nim dziś nie zgodzić, pomimo skromnego materiału porównawczego. Z samych spisów prac Wacława, zamieszczanych w latach 1927–1937 w *Łodzi w Ilustracji*, dodatku do *Kurjera Łódzkiego*, wynika, że portretował cały przekrój społeczny Łodzi, anonimowe dziś panie L., S., D. (w tym również męskie i damskie akty), Mecenasa O., porucznika Nowaka z 10. pułku artylerii polowej w Łodzi, postaci znane z tzw. świecznika, jak starostę łódzkiego Aleksę Rzewskiego czy wojewodę łódzkiego Aleksandra Hauke-Nowaka, aktorów teatralnych Zbyszko Sawana, Aleksandra Frenkla, Marię Malicką, ale też łódzki proletariát, np. w przejmującym weryzmem obrazie „Ulica” (obecnie w zbiorach Muzeum Sztuki Współczesnej w Radomiu).*

Na wszechstronność portretowych zainteresowań Dobrowolskiego wskazuje też zaginiony „Chłop” z 1936 roku, obraz, za który artysta dostał brązowy medal na wystawie w Zachęcie w Warszawie – poza Łodzią wystawiał bowiem także prace w stolicy, Poznaniu i Krakowie. Nieobce były mu też portrety oficjalne, całopostaciowe, jak wielkoformatowe wizerunki Marszałka Józefa Piłsudskiego czy prezydenta RP Ignacego Mościckiego, oleje na płótnach z 1934 roku. Najwięcej malował jednakże portretów łódzian z klasy średniej, zazwyczaj w swoim atelier przy ulicy Wólczańskiej 35, poza podobieństwem oddając charakter, temperament i osobowość modeli, z któ-

rymi nawiązywał bezpośredni kontakt, będąc człowiekiem towarzyskim i obdarzonym poczuciem humoru – na co wskazuje jedno z archiwalnych zdjęć pokazujące artystę przy pracy w atelier z modelką.

Na drugim biegunie artystycznej aktywności Dobrowolskiego sytuowały się kameralne postimpresjonistyczne pejzaże, takie jak przywiezione z Rzymu widoki Capri czy „Bazylika św. Piotra w Rzymie” – o rozwibrowanych, kładzionych impastami plamach ciepłego koloru. Podobno we Włoszech powstała też teka stu grafik jego autorstwa, nic nie wiemy jednak o jej tematyce ani technice. W Polsce malował widoki Inowłódza i Łowicza oraz mariny znad Bałtyku, takie jak wymienione w *Łodzi w Ilustracji* „Sztorm” czy „Jastarnia (port)” z 1934 roku, realizowane w technikach akwareli i pastelu oraz rysunki węgłem.

Niech żyje sztuka polska!

Portretowanie, z którego utrzymywał się w Łodzi Dobrowolski, nie wyczerpywało jednakże całej twórczej energii artysty z kresów. Ważnym polem jego aktywności okazać miała się działalność pedagogiczna, dziennikarska i społecznikowska, która na gruncie łódzkiej kultury oznaczała niejako pracę u podstaw. Przypomnieć bowiem należy, że Wacław przyjechał wprawdzie do 600-tysięcznego miasta z wielkim trudem nadrabiającego braki w infrastrukturze, służbie zdrowia, edukacji i kulturze – co było pokłosiem wieloletniej polityki zaborców. Poza Miejską Galerią Sztuki artystę zainteresowały takie inicjatywy jak Towarzystwo Uniwersytetów Robotniczych oraz Wolna Wszechnica Polska, mająca oddział zamiejscowy w Łodzi od 1928 roku.

Być może to właśnie współpraca z nimi zainspirowała Wacława do założenia prywatnej Szkoły Rysunku Malarstwa Rzeźby i Przemysłu Artystycznego im. Cypriana Kamila Norwida, funkcjonującej od 1929 roku w oficynie posesji przy ulicy Wólczańskiej 35. Była to jedna z trzech ówczesnych łódzkich szkół o profilu artystycznym, oprócz klasycznych gatunków kształciła w bardziej „życiowych” specjalizacjach, takich jak wzornictwo materiałowe, ornament i tkactwo na krosnach – co podyktowane było włókienniczym charakterem Łodzi. Nauczali w niej m.in. rzeźbiarz Zygmunt Kowalewski, malarz Franciszek Walczowski, tkacz Jan Malik, grafik Lucjan Lejman, podobnie jak Dobrowolski w większości przybyli do Łodzi po I wojnie.

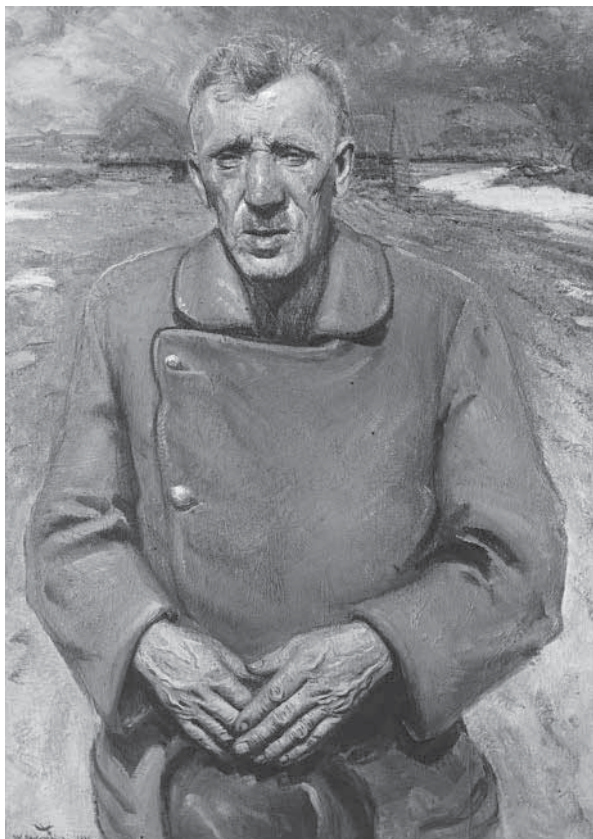
Uczniowie rekrutowali się natomiast głównie ze sfer robotniczych, zatem nauka musiała odbywać się też wieczorami, np. w soboty w godzinach 17–20, sam Dobrowolski nauczał rysunku i malarstwa od godziny 10. do 20. Czesne za 160 godzin nauki wynosiło 20 zł w 1932 roku, nie było więc wygórowane, mimo to w szkole działała samopomoc uczniowska zbierające fundusze na naukę dla najbiedniejszych studentów, a jedną z form takiego wspierania był dochód ze sprzedaży wydawanego w latach 1933–1935 ogólnopolskiego czasopisma o sztuce *Polska Druga* pod redakcją Wacława, który często zabierał głos na jego łamach na temat myśli narodowej w polskiej sztuce, propagując tradycje romantyczne i mocarstwowe.

Lansował zwłaszcza twórczość bliskiego mu ideowo Stanisława Szukalskiego i jego Szczepu herbu „Rogate Serce”, ale też Jana Matejki, Wita Stwosza czy Stanisława Wyspiańskiego. Nietrudno się zatem domyślić, że nie po drodze było mu z lewicującym łódzkim Magistratem, a zwłaszcza z Przeclawem Smolikiem – od 1928 roku ławnikiem Wydziału Oświaty i Kultury, który z kolei promował sztukę awangardową i był jednym z inicjatorów przyznania dorocznej Nagrody Artystycznej Miasta Łodzi w 1932 roku jej przedstawicielowi, również przybyszowi z Rosji – Władysławowi Strzemińskiemu. Uroczyste wręczenie tego prestiżowego, także finansowo (laureat otrzymywał czek na 10 tysięcy złotych, co było wówczas kwotą znaczącą), wyróżnienia miało miejsce 25 maja w sali Magistratu.

Kiedy miał zacząć przemawiać Strzemiński, w sali rozległy się podobno gwizdy i krzyki wydawane przez Wacława Dobrowolskiego i jego uczniów, którzy na ścianach wywiesili transparenty z hasłami: *Hańba wyrotowcom w sztuce! Przecz z bolszewizmem w sztuce! Niech żyje sztuka polska! – Protestujemy i zwracamy uwagę społeczeństwa na grożące niebezpieczeństwo kulturze polskiej w Łodzi w razie popierania przez magistrat wyrotowców w sztuce – miał czytać z kartki Dobrowolski. – Magistrat popiera futurystów, kubistów, o których w swoim czasie jeszcze Żeromski pisał, że kierunki te są marnym naśladownictwem wzorów przeżytych już na zachodzie, a do nas idą z Rosji i są zwykłym „kacapizmem” albo dziecinną zabawą. Unizm pana Strzemińskiego to synteza destrukcji. Nagroda malarska musi być przyznawana artyście malarzowi, którego działalność jest konstrukcyjną w budowie nowej Polski.*

Dziś takie słowa mogą wywoływać zdziwienie, ale pamiętajmy, w jakich czasach miała miejsce opisana wyżej sytuacja: w rok przed dojściem niemieckich





nazistów do władzy, kiedy w Europie odradzał się nacjonalizm, a w polskim społeczeństwie wciąż pamiętano o wojnie z bolszewikami i zagrożeniu ze strony Rosji, z którą kojarzyła się awangarda konstruktywistyczna. Koniec końców Strzeмиński wspomnianą nagrodę przyjął, zaś Dobrowolski, w ramach sprzeciwu, założył Grupę Artystyczną „Ryngraf”, na czele której stanął. Grupa miała siedzibę w lokalu szkoły – w 1932 roku przemianowanej na Szkołę Sztuk Pięknych i Przemysłu Artystycznego – a w 1935 roku doszło do wystawy jej członków w Instytucie Propagandy Sztuki w parku Sienkiewicza (nowa nazwa Miejskiej Galerii Sztuki, która od 1932 roku była filią warszawskiego IPS). Waclaw dbał bowiem o promocję twórczości swoich podopiecznych i współpracowników, zapewne z jego inicjatywy odbyły się wystawy ich prac w 1933 i 1937 roku, także w łódzkim IPS-ie.

Z czasem Magistrat przyznał szkole skromne dotacje, być może dzięki temu w 1938 roku przeniesiono jej siedzibę na Piotrkowską 132 lub 133, a następnie na Piotrkowską 84, gdzie działała do 1939 roku, ciesząc się dużym uznaniem. Do najbardziej znanych uczniów Waclawa Dobrowolskiego należeli Lech Kunka, Zygmunt



Hyży i Tadeusz Żychlewski, a ich powojenne artystyczne losy świadczą o tym, że ze szkoły wynieśli poszanowanie dla warsztatu i swobodę twórczą pozwalającą na wybór własnej drogi artystycznej, niekiedy jakże innej niż ta promowana przez ich nauczyciela.

W powojennym Radomiu

Łódzki rozdział w życiu i działalności Dobrowolskiego zakończył się w marcu 1940 roku, kiedy to został wysiedlony przez Niemców do Limanowej, skąd przeniósł się do Radomia i tam spędził resztę aktywnego życia. Nie wiadomo, co stało się z łódzką pracownią artysty, prawdopodobnie większość prac uległa rozproszeniu, choć wiele zachowało się zapewne w zasobach łodzian.

W Radomiu Waclaw również zajął się działalnością edukacyjną – początkowo udzielał prywatnych lekcji rysunku i malarstwa po domach i w swojej pracowni, jego uczniem był m.in. Andrzej Wajda. W 1945 roku mógł oficjalnie założyć kolejną Szkołę Rysunku Malarstwa i Rzeźby, w 1950 roku przekształconą w Państwowe Ognisko Plastyczne, którym kierował do końca życia. Włączył się też w organizowanie Towarzystwa Przyjaciół Sztuk Pięknych oraz Związek Pracowników Kultury i Sztuki w Radomiu – z pewnością wykorzystując doświadczenia z łódzkiego okresu. Uwieczniał architekturę Radomia oraz innych odwiedzanym miejsc, gdyż po wojnie dużo podróżował po kraju – nad Bałtyk, do Ełku, Kazimierza nad Wisłą, Krynicy, Płocka, Nałęczowa oraz do domu pracy twórczej w Nieborowie. Efektem pobytów w majątku Radziwiłłów są też portrety znanych postaci ze świata nauki i kultury, jak profesora Władysława Tatarkiewicza na tle nieborowskiej biblioteki, obecnie znajdujący się w zbiorach Muzeum Sztuki Współczesnej w Radomiu, podobnie jak większość zachowanego powojennego dorobku artysty, obejmującego też pejzaże.

Te ostatnie charakteryzuje bardziej wyważona i uspokojona forma i mniej intensywny kolor, często obwodzony mocnym konturem. W pejzażach wiejskich pojawiają się postacie ludzi i zwierząt, traktowane syntetycznie, choć nadal w stylistyce postimpresjonistycznej, czego dobrym przykładem są dwa obrazy z kolekcji prywatnej. W Radomiu, podobnie jak w Łodzi, był Waclaw osobą mającą znaczący wkład w rozwój powojennego życia artystycznego, za co został uhonorowany licznymi odznakami i wyróżnieniami, np. Nagrodą Miasta Radomia czy Złotym Krzyżem Zasługi. O artyście przypomina dziś tablica przy Zespole Szkół Plastycznych im. Józefa Brandta (który jest kontynuacją prowadzonego przez niego ogniska plastycznego) oraz ulica jego imienia, w Radomiu zorganizowano mu też wiele wystaw, a ostatnia, pośmiertna, miała miejsce w 1970 roku.

Tymczasem w Łodzi nazwisko Dobrowolskiego wciąż najczęściej kojarzone jest z protestem przeciwko nagrodzie dla Strzebińskiego, niewiele osób zna jego dorobek twórczy i inne tak ważne zasługi dla łódzkiej kultury i edukacji. Tym bardziej cieszy więc wspomniana na początku tablica, ufundowana przez syna artysty (dodajmy, że zaprojektowana przez łódzkiego historyka sztuki Dominika Antoszczyka,



a wykonana w zakładzie kamieniarskim Tadeusza Anyszewskiego) oraz plany zorganizowania Wacławowi Dobrowolskiemu pierwszej po wojnie indywidualnej wystawy w mieście, w którym spędził bodajże najlepsze lata swojego artystycznego życia i namalował najciekawsze obrazy.

Dlatego jego syn, Wacław Bogdan Dobrowolski, zwraca się do osób posiadających prace ojca (obrazy, rysunki, szkice, grafiki – zwłaszcza z lat 1927–1940) zainteresowanych ich wypożyczeniem na planowaną wystawę o kontakt: wb.dobro@gmail.com

Żeton „Sezon Idzie” Teatru Miejskiego w Łodzi

Pieniądz zastępczy to jeden z najbardziej zaskakujących i fascynujących rodzajów pieniądza. Pojawiał się najczęściej nagle, w sytuacjach kryzysowych, gdy pieniądz oficjalny zniknął z obiegu. Często pełnił funkcję wewnętrznej waluty określonego zakładu, folwarku bądź jednostki wojskowej. Można było za nie otrzymać konkretne towary bądź stanowił formę wypłaty za pracę. Żetony można więc dzielić na wiele kategorii, w zależności od tego do czego służyły i gdzie znajdowały się w obiegu.

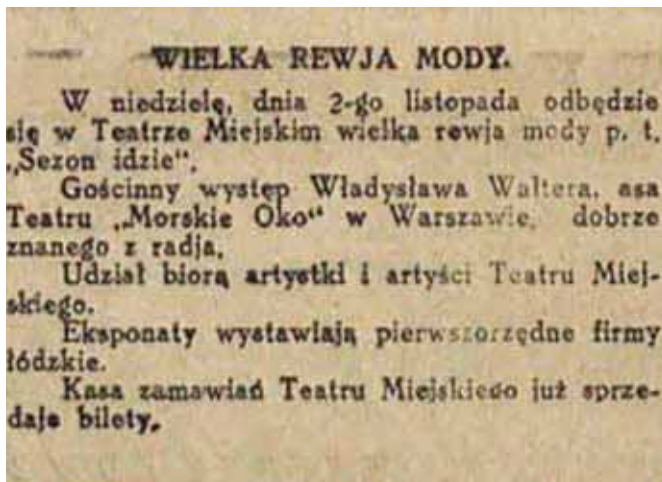
Jednym z najbardziej specyficznych rodzajów pieniądza zastępczego są żetony reklamowe. Pełniły one funkcję informacyjną i stanowiły zachętę dla ich posiadaczy do odwiedzenia konkretnego miejsca lub też wzięcia udziału w jakimś wydarzeniu. Nie miały one natomiast charakteru stricte pieniężnego, nie można było bowiem za nie czegoś nabyć albo uzyskać stosownej zniżki, stanowiły wyłącznie reklamę.

Wielka Rewia Mody w Teatrze Miejskim w Łodzi

Jednym z przykładów takiego żetonu reklamowego jest numizmat, reklamujący rewię mody mającą się odbyć 2 listopada 1930 r. w Teatrze Miejskim w Łodzi. Był to najstarszy teatr w Łodzi, założony w 1888 r. przy ul. Piotrkowskiej, a następnie przeniesiony w 1909 r. na ul. Cegielnianą (dzisiejsza ul. Jaracza). Teatr ten działa do dzisiaj, a od 1949 r. nosi imię Stefana Jaracza.

Teatr Miejski w Łodzi w 1930 r. cieszył się bardzo dobrą renomą i popularnością wśród łódzkiej publiki. Świadczą o tym nie tylko licznie tam organizowane przedstawienia oraz trupa aktorska, ale także fakt zorganizowania tam rzeczony rewii mody. O zbliżającym się pokazie i towarzyszącym mu atrakcjach artystycznych łódzkie gazety anonsowały już na wiele dni przed samym wydarzeniem¹. Zachęcano informacją, że swoje wyroby zaprezentują pierwszorzędn łódzkie firmy, jednakże bez konkretnego ich wskazania.

Z ogłoszeń prasowych można było także dowiedzieć się, że poza rewią oraz gościnnym występem Władysława Waltera, artyście warszawskiego teatru „Morskie Oka”, czas gości miały umilić również inne występy, w których mieli wziąć udział „pp.: Dunajewska², Horecka³, Jakubińska⁴, Korzelska⁵, Kosocka⁶, Krzywicka⁷,



Marecka⁸, Niedziałkowska⁹, Skrzydłowska¹⁰, Szletyńska¹¹, Szmarówna¹², Tatarkiewicz-Woskowska¹³, Ziemińska¹⁴, Kijowski¹⁵ i Mroziński¹⁶, 6 girls, modny jazz-band^{17*}. Największe znaczenie miał jednak udział w całym wydarzeniu niezmiernie popularnego w tamtych czasach aktora teatralnego i filmowego, kabareciarza oraz śpiewaka operowego Władysława Waltera. Widać to zresztą na samym żetonie, gdzie cała jedna jego strona została poświęcona informacji, że taki występ będzie mieć miejsce. Dzisiaj, niestety, jest to postać prawie całkowicie zapomniana, tym bardziej warto choćby skrótowo ją przybliżyć.

Władysław Walter

Władysław Walter (właśc. Walterejt) urodził się 6 kwietnia 1887 r. w Warszawie, w rodzinie Juliusza i Katarzyny zd. Podbielska¹⁸. Miał starszą siostrę Mariannę¹⁹.

Początkowo Władysław Walter swoją przyszłość wiązał z rzeźbą, studiował bowiem rysunek i rzeźbę w Muzeum Przemysłu i Rolnictwa w Warszawie, jednak później związał się z zespołem aktorskim S. i W. Jarszewskich, w którym debiutował w 1906 r. w Krzyżopolu pod Odessą w trakcie rocznego tournée po terenach dzisiejszej Ukrainy. Po powrocie do Warszawy wstąpił do konserwatorium muzycznego do klasy śpiewu, które ukończył w 1910 r. W następnych latach kariera aktorska Władysława Waltera nabrała tempa, do momentu wybuchu I wojny światowej wystąpił na scenach Wilna, Kalisza, Warszawy. Od 1918 r. zaczął występować w filmach. W 1919 r. założył wspólnie z Julianem Krzewińskim kabaret w warszawskiej restauracji „Oaza”, a w 1926 r. otworzył w Warszawie własną kawiarnię „Café Walter”. Ciągłe jednak był też aktywnym aktorem teatralnym i filmowym. W czasie II wojny światowej Władysław Walter w dalszym ciągu występował w jawnych teatrach Warszawy. Po zakończeniu wojny był członkiem zespołu aktorskiego teatru „Gong” w Łodzi oraz Kameralnego „Tur”

w Krakowie. W 1948 r. Władysław Walter na stałe zamieszkał w Łodzi i występował w teatrach „Osa”²⁰, „Powszechnym” i „Jaracza”. Po raz ostatni wystąpił w marcu 1957 r. w Warszawie dając 5 koncertów w Sali Kongresowej z okazji swojego 50-lecia pracy artystycznej²¹. Władysław Walter był aktorem charakterystycznym, stworzył wiele wybitnych kreacji w teatrze, operze, operetce, kinie i przede wszystkim w kabarecie. Był uwielbiany przez publiczność, w szczególności za charakterystyczny aksamitny, basowy głos oraz duży talent komiczny. W ciągu swojej wieloletniej kariery zagrał ponad 500 ról, w tym w niemal 90 filmach. Wcielił się m.in. w Mefista w „Fauście”, Dyndalskiego w „Zemście”, Agamemnona w „Pięknej Helenie” czy też Hrabiego Feri w „Książnicie Czardasza”. Ponadto, był autorem licznych monologów i skeczów, które wykonywał na scenie, oraz felietonów drukowanych w prasie codziennej, komponował także pieśni. Zmarł 4 listopada 1959 r. w Łodzi, a pochowany został w Warszawie na Cmentarzu Powązkowskim²².

Władysław Walter był dwukrotnie żonaty, z Eugenią zd. Pożerską²³ oraz z Haliną zd. Szyborską²⁴.



Żeton Teatru Miejskiego w Łodzi

Jak już wspominałem na wstępie niniejszego tekstu, opisywany żeton należy kwalifikować jako żeton reklamowy. W mojej ocenie był on dostępny i rozdawany przed dniem rewii mody, by w ten oryginalny sposób rozreklamować pokaz i towarzyszący mu występ. Później zapewne te żetony zostawały u osób, które je otrzymały i stanowiły swoistą pamiątkę udziału w całym wydarzeniu.

Same żetony od strony artystycznej nie prezentują się najbardziej okazale. Na obydwu stronach zawarto jedynie suche informacje dotyczące zaplanowanej w Teatrze Miejskim rewii mody, bez żadnych ozdobników, wizerunków bądź innych dodatkowych elementów. I tak z awersu posiadacz żetonu dowiadywał się, że w Teatrze Miejskim w Łodzi odbędzie się Wielka Rewia Mody pod nazwą „Sezon Idzie”. Z kolei na rewersie zawarto informację o dacie wydarzenia, tj. 2 listopada 1930 r. oraz wskazano, w bardzo oryginalny sposób, godzinę jego rozpoczęcia jako „12 w poł(udnie – przyp. autora)”. Poza tym podkreślono na tej stronie żetonu, że dojdzie w trakcie pokazu do gościnnego występu Władysława Waltera. Na rewersie uważny obserwator zauważy także błąd twórcy stempla. Mianowicie osoba odpowiedzialna za składanie napisu użyła albo podwójnej czcionki z rosyjską bukwą „И”, albo omyłkowo odwrotnie włożyła czcionki z literami „N”, przez co powstał napis „ГОЩИИИИ”.

Biorąc pod uwagę ilość żetonów, które pojawiły się w ostatnich kilkunastu latach²⁵, uznać należy, że wybito ich niewiele, być może tylko kilkadziesiąt sztuk.

Niestety nic nie wiadomo o tym, kto zaprojektował oraz wykonał żetony dla Teatru Miejskiego w Łodzi. W trakcie poszukiwań informacji nie natrafiłem na żadną wzmiankę na ten temat w dostępnych materiałach i źródłach. Sam żeton też nie jest w stanie na to pytanie odpowiedzieć, brak bowiem na nim jakichkolwiek punc, inicjałów czy innych znaków pozwalających na określenie zakładu bądź osoby, która je wykonała. Najprawdopodobniej stało się to w którymś z łódzkich zakładów, jednak w którym konkretnie, pozostanie już raczej nierozwiązaną tajemnicą.

[bez nominału]



Źródło: WCN, aukcja online nr 142179

Awers: napis biegnący wokół obrzeża: – TEATR MIEJSKI W ŁODZI – WIELKA REWJA MODY; w centrum napis w dwóch wierszach: „SEZON IDZIE”

Rewers: napis biegnący wokół obrzeża: – GOŚCINIY WYSTĘP – WŁADYSŁAWA WALTERA; w centrum napis w trzech wierszach: 2 LISTOP. 1930 12 w poł.

Metal: aluminium Średnica: 30,1 mm Waga: 1,9 g

Literatura: Bulkiewicz 1²⁶; Sikorski 1²⁷

*personalia artystów, mających wziąć udział w występach towarzyszących rewii mody ustaliłem w oparciu o informacje zawarte na stronie <http://encyklopediateatru.pl/>

Bibliografia:

1. Bulkiewicz Stanisław, *Monety zastępcze oraz znaki monetopodobne Łodzi i okolic*, Łódź–Piła 1998 r.
2. Sikorski Bogumił, *Monety zastępcze i żetony z obszaru zaborów: rosyjskiego i austriackiego. Katalog*, tom II, Piła 2001 r.

Źródła:

1. Archiwum Archidiecezjalne Warszawskie, parafia rzymskokatolicka św. Aleksandra w Warszawie
2. Archiwum Archidiecezjalne Warszawskie, parafia rzymskokatolicka Wszystkich Świętych w Warszawie
3. Archiwum Państwowe w Warszawie, parafia rzymskokatolicka św. Krzyża w Warszawie
4. *Echo*
5. *Hasło Łódzkie*
6. *Ilustrowana Republika*

Źródła internetowe:

1. <http://encyklopediateatru.pl/>
2. <http://www.mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=cmentarze>
3. archiwum.allegro.pl
4. wcn.pl

Przypisy:

1. „Echo” nr 282 z 14 października 1930 r., str. 5; „Ilustrowana Republika” nr 287 z 19 października 1930 r., str. 6; „Hasło Łódzkie” nr 293 z 25 października 1930 r., str. 7.
2. Antonina Dunajewska (ur. 16 lutego 1883 r. Płuchów – zm. 31 grudnia 1958 r. Wrocław) – aktorka m.in. Teatru Miejskiego w Krakowie, Teatru Miejskiego w Łodzi, Teatru Miejskiego w Częstochowie.
3. Irena Horecka (ur. 4 listopada 1902 r. Warszawa – zm. 24 stycznia 1978 r. Warszawa) – aktorka m.in. Teatru Bagatela w Krakowie, Teatru im. Wojciecha Bogusławskiego w Warszawie, Teatru Miejskiego w Łodzi.

4. Wanda Jakubińska-Szacka (ur. 15 lipca 1903 r. Radom – zm. 31 maja 1987 r. Berlin) – aktorka m.in. Teatru Miejskiego w Łodzi, Teatru Miejskiego we Lwowie.
5. Felicja Korzelska – aktorka.
6. Jadwiga Kosocka – aktorka m.in. teatru we Lwowie, Teatru Miejskiego w Łodzi.
7. Helena Krzywicka (ur. 29 stycznia 1895 r. Warszawa – zm. maj 1982 r. Warszawa) – aktorka m.in. Teatru Dramatycznego w Warszawie.
8. Teresa Marecka (ur. 3 lipca 1914 r. Wilno – zm. 9 października 2001 r. Warszawa) – aktorka m.in. Teatru Miejskiego w Wilnie, Teatru Miejskiego w Łodzi.
9. Wanda Niedziałkowska (ur. 29 września 1904 r. Warszawa – zm. 13 września 1963 r. Kraków) – aktorka m.in. Teatru Miejskiego w Łodzi, Teatru Miejskiego im. Juliusza Słowackiego w Krakowie.
10. Hilda Skrzydłowska (ur. 17 grudnia 1907 r. Lwów – zm. 15 września 1980 r. Łódź) – aktorka m.in. Teatru Miejskiego we Lwowie, Teatru Miejskiego w Łodzi.
11. Zofia Tymowska-Szletyńska (ur. 28 lutego 1905 r. Łódź – zm. 9 lutego 1996 r. Warszawa) – aktorka m.in. Teatru Polskiego w Kaliszu, Teatru Miejskiego w Warszawie, Teatru Miejskiego w Łodzi.
12. Apolonia Szmardówna – aktorka.
13. Zofia Taterkiewicz-Woskowska (ur. ok. 1905 r. Warszawa – zm. wrzesień 1944 r. Warszawa) – aktorka m.in. Teatru Miejskiego w Łodzi, Teatru Ateneum w Warszawie.
14. Pelagia Relewicz-Ziemińska (ur. 23 października 1896 r. Poznań – zm. 12 sierpnia 1972 r. Poznań) – aktorka m.in. Teatru Wodewil w Warszawie, Teatru Miejskiego w Łodzi, Teatru Bagatela w Krakowie.
15. Kazimierz Kijowski (ur. 5 listopada 1897 r. Stryj – zm. 20 kwietnia 1935 r. Stanisławów) – reżyser, aktor m.in. Teatru Miejskiego im. Juliusza Słowackiego w Krakowie, Teatru Polskiego w Katowicach, Teatru Miejskiego w Łodzi.
16. Jan Mroziński (ur. 29 sierpnia 1899 r. Warszawa – zm. 22 kwietnia 1954 r. Warszawa) – aktor m.in. Teatru Miejskiego w Bydgoszczy, Teatru Miejskiego w Łodzi, dyrektor Ludowego Teatru Muzycznego w Warszawie.
17. „Echo” nr 282 z 14 października 1930 r., str. 5.
18. Archiwum Archidiecezjalne Warszawskie, parafia rzymskokatolicka Wszystkich Świętych w Warszawie, Księga chrztów 1887 r., sygn. 120, akt urodzenia nr 884, k. 221 verte.
19. Archiwum Państwowe w Warszawie, parafia rzymskokatolicka św. Krzyża w Warszawie, Akta małżeństw i zgonów 1895 r., sygn. 63, akt małżeństwa nr 219, k. 110; Archiwum Archidiecezjalne Warszawskie, parafia rzymskokatolicka św. Aleksandra w Warszawie, Księga zaślubionych 1914 r., sygn. 82, akt małżeństwa nr 188, k. 93 verte.
20. Działal w okresie 15 września 1947 r. – 31 marca 1951 r. przy ul. Traugutta 1.
21. <http://www.encyklopediateatru.pl/osoby/15529/wladyslaw-walter>
22. Cmentarz Stare Powązki w Warszawie, kwatery R, rząd 6, miejsce 10.
23. Archiwum Archidiecezjalne Warszawskie, parafia rzymskokatolicka św. Aleksandra w Warszawie, Akta zaślubionych 1910 r., sygn. 78, akt małżeństwa nr 433, k. 217.
24. Małżeństwo odbyło się 30 października lub listopada 1922 r. (<http://encyklopediateatru.pl/osoby/15529/wladyslaw-walter>, dostęp 30.10.2018 r.).
25. WCN aukcje online nr 142180 i 142179 (obydwie w 2017 r.), aukcja Allegro nr 7066456925 (2017 r.).
26. S. Bulkiewicz, *Monety zastępcze oraz znaki monetopodobne Łodzi i okolic, Łódź–Piła 1998 r.*, str. 73.
27. B. Sikorski, *Monety zastępcze i żetony z obszaru zaborów: rosyjskiego i austriackiego. Katalog*, tom II, Piła 2001 r., str. 58–59.

łódzkie książki

Prekursor

str. 173

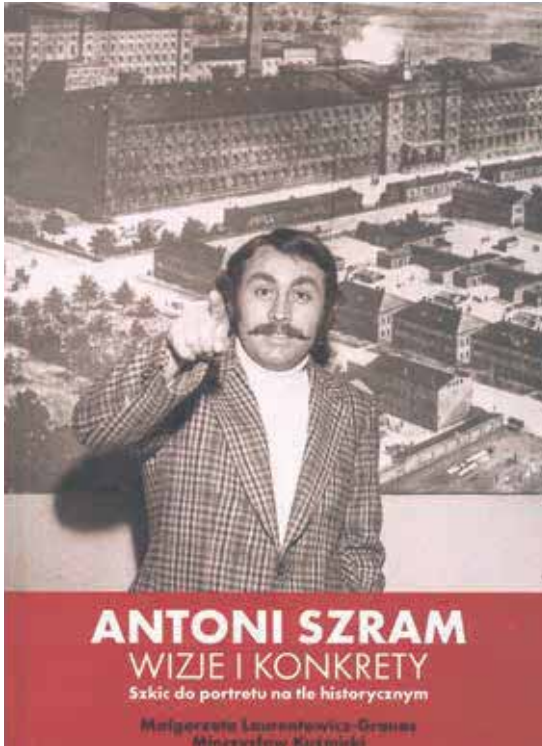
Piłka nożna po łódzku, czyli ponad 100 lat historii ŁKS

str. 175

Miejsce pamięci o wielkich łodzianach

str. 177

Prekursor



przedstawić tę niezwykłą postać z różnych stron i przybliżyć czytelnikom sylwetkę Antoniego Szrama – wizjonera łódzkiej architektury.

Książka prezentuje cały okres aktywności zawodowej Antoniego Szrama w Łodzi – od 1964 do 2006 roku, kiedy przeszedł na emeryturę.

Pierwszą część publikacji tworzą teksty prof. Andrzeja Majera o Antonim Szramie jako twórcy tożsamości zabytkowej Łodzi, szkic Małgorzaty Laurentowicz-Granias o architekturze i budownictwie Łodzi od drugiej połowy XIX wieku do lat 70. XX wieku oraz prezentacja Antoniego Szrama jako konserwatora zabytków, muzealnika i animatora kultury.

W drugiej części czytelnik zapozna się z kroniką życia i działalności zawodowej Antoniego Szrama. Kolejna część prezentuje działalność Antoniego Szrama

Antoni Szram to szczególnie postać dla łódzkiej kultury. Urodzony w 1941 roku historyk sztuki, konserwator zabytków i muzealnik od ponad pół wieku związany jest z Łodzią. Najpierw rozpoczął pracę w Muzeum Historii Ruchu Rewolucyjnego, a w 1970 roku został Konserwatorem Zabytków Miasta Łodzi.

Wydana nakładem Urzędu Miasta Łodzi i Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków publikacja „Antoni Szram. Wizje i konkrety. Szkic do portretu na tle historycznym” w pełni oddaje jego osobowość i działalność. Małgorzata Laurentowicz-Granias i Mieczysław Kuźmicki, redaktorzy, piszą we wstępie, że ich ambicją było

w Muzeum Historii Miasta Łodzi, a także w jego dwóch oddziałach – Muzeum Kinematografii (którego był dyrektorem) i Muzeum Sportu i Turystyki. Tę część kończy tekst, w którym autorzy zaprezentowali niezrealizowane wizje Antoniego Szrama.

Wspomnienia o niezwykłym wizjonerze i konserwatorze zabytków stanowią czwartą część książki. Antoniego Szrama opisują ludzie kultury, architektury, sztuki i filmu, wykładowcy, dziennikarze, jego współpracownicy i przyjaciele.

Na ostatnią część publikacji składają się m.in. wybór tekstów autorskich Antoniego Szrama oraz fragmenty publicystyki poświęcone ówczesnemu dyrektorowi Muzeum Historii Miasta Łodzi.

Całości studium o Antonim Szramie dopełnia bogaty materiał fotograficzny, na którym uwieczniono jego działalność w różnych okresach. Biografia pod redakcją Małgorzaty Laurentowicz-Granas i Mieczysława Kuźmickiego to wnikliwa analiza działalności Antoniego Szrama w ośrodku łódzkim i jego myśli prekursorskiej w sferze konserwatorsko-zabytkowej naszego miasta. „Gdyby nie Szram, nie byłoby Łodzi historycznej” – tytułuje swój szkic prof. Jerzy Derkowski, a można by dodać, że jeszcze kilku innych ważnych inicjatyw, które nadal kształtują kulturowy pejzaż naszego miasta.

Małgorzata Laurentowicz-Granas, Mieczysław Kuźmicki

Antoni Szram. Wizje i konkrety

Szkic do portretu na tle historycznym

Urząd Miasta Łodzi, Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków

Łódź 2018, s. 388

Piłka nożna po łódzku, czyli ponad 100 lat historii ŁKS

łódzkie książki



Łódzki Klub Sportowy – jedna z dwóch czołowych drużyn w naszym mieście – doczekał się kolejnej pasjonującej monografii. Monografii specyficznej, bo będącej „rodzajem subiektywnej kroniki, quasi-reportażu historycznego i zarazem relacji z przeszłości” – jak sam wyjaśnia jej autor we wstępie „110 ŁKS. 110 meczów na 110-lecie Łódzkiego Klubu Sportowego”. Remigiusz Piotrowski, twórca takich książek jak „Ślepy Maks. Historia łódzkiego Ala Capone”, „Literaci w przedwojennej Polsce. Pasje, nałogi i romanse” czy nominowanej do nagrody w kategorii Najlepsza Książka Historyczna Roku „Rozkaz: Trzaskać!”, zabiera czytelników w podróż po historii klubu z al. Unii.

Snuje opowieść poprzez opis 110 meczów klubu – od jednego z pierwszych spotkań po zarejestrowaniu z... nieznanym rywalem, aż po 2018 rok i wywalczenie awansu do I ligi. To zapis niezapomnianych konfrontacji m.in. z Legią Warszawa, Górnikiem Zabrze, Ruchem Chorzów, Wisłą Kraków, Lechem Poznań, Stalą Mielec i Śląskiem Wrocław czy najbardziej elektryzujących meczów derbowych z Wi-

dzewem Łódź, a także starć z zagranicznymi rywalami – Rapidem Wiedeń, FC Porto, Manchesterem United i AS Monaco.

Czytelnik śledzi losy ŁKS-u w czasach międzywojennych, kiedy oddano do użytku stadion przy al. Unii Lubelskiej 2, a potem przez lata 50. (pierwsze mistrzostwo Polski), lata 60. (spadek w 1968 do II ligi) dociera do lat 70., kiedy to w barwach „Rycerzy Wiosny” występowali Jan Tomaszewski, Mirosław Bulzacki, Jerzy Sadek, Marek Dziuba, Jerzy Kasalik czy Stanisław Terlecki.

Przy latach 80. ełkaesiacy wspominają spotkania Bendkowskiego, Chojnackiego i Ziobera, a z jeszcze większą dumą rok 1998 i drużynę marzeń, która doprowadziła klub do drugiego tytułu mistrzowskiego.

Autor nie pomija oczywiście gorszych chwil klubu, które przyszły na początku nowego wieku, i spadku do II ligi, a potem w 2013 roku do IV klasy rozgrywkowej. Ostatnie lata napełniają nadzieją fanów ŁKS-u na powrót ich ukochanego klubu do Ekstraklasy.

Publikacja Remigiusza Piotrowskiego jest bogato ilustrowana i obfituje w ciekawe anegdoty, jak choćby tę związaną z jedynym meczem Kazimierza Deyny w barwach łódzkiego klubu. To prawdziwy skarb dla kibiców Rycerzy Wiosny, napisany przez wieloletniego wielbiciela ŁKS-u, jego historii i ludzi, którzy tworzyli jego potęgę.

Remigiusz Piotrowski

110 ŁKS

110 meczów na 110-lecie Łódzkiego Klubu Sportowego

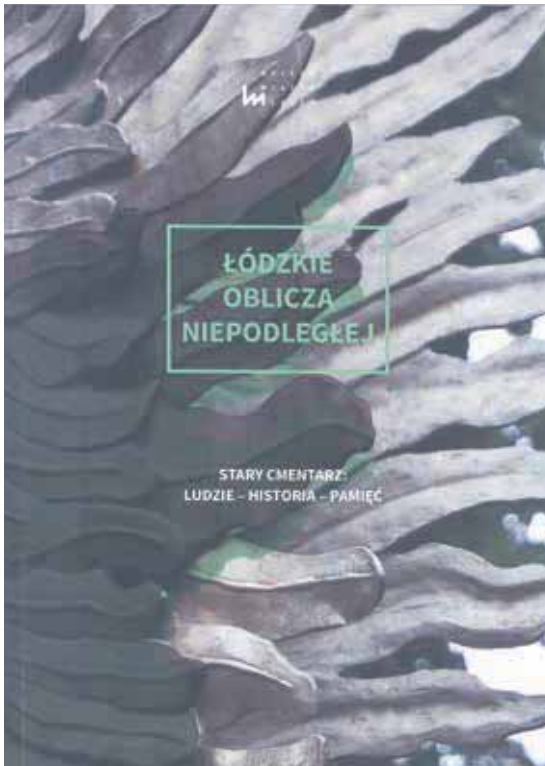
Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego

Departament Promocji i Współpracy Zagranicznej

(zadanie finansowane w ramach Budżetu Obywatelskiego Województwa Łódzkiego)

Łódź 2018, s. 256

Miejsce pamięci o wielkich łodzianach



Muzeum Miasta Łodzi z okazji 100. rocznicy odzyskania przez Polskę niepodległości wydało publikację, która zachęca czytelników do zapoznania się lub zgłębienia życiorysów ważnych postaci związanych z naszym miastem. „Łódzkie Oblicza Niepodległej. Stary Cmentarz: ludzie – historia – pamięć” pod redakcją Kamila Piskały i Marcina Szamańskiego to spojrzenie na pokolenie walczące o wolną Polskę. Autorzy prezentują listę niemal sześćdziesięciu postaci historycznych, które zostały pochowane na Starym Cmentarzu.

Są wśród nich, jak pisze w recenzji prof. Przemysław Waingertner z Uniwersytetu Łódzkiego, „zarówno osoby

powszechnie znane nie tylko zawodowym dziejopisom, pasjonatom historii i regionalistom, ale także łodzianom (...), jak również postaci niesłusznie zapomniane, godne natomiast ze wszech miar przywrócenia zbiorowej pamięci historycznej mieszkańców miasta nad Łódką (...).”

Książka została podzielona na pięć części. Na początku zaprezentowano sylwetki powstańców i rewolucjonistów epoki zaborów (np. Wojciecha Zarzyckiego, prezydenta Łodzi Andrzeja Rosickiego czy Marii i Konstantego Piotrowiczów).

W kolejnej części pojawiają się biogramy żołnierzy walczących o niepodległość i w kampanii 1919–1920, m.in. Stanisława Granosika, Stefana Linke, Stefana Pogonowskiego oraz Aleksandra Napiórkowskiego. Następnie czytelnik zapoznaje się z losami działaczy społecznych do 1939 roku (Tadeusz Mogilnicki, Stanisław Skalski, Adam Stebelski, Karol Hiller czy Robert Geyer). W odsłonie poświęconej samorządowcom i politykom w latach II Rzeczypospolitej na szczególną uwagę zasługują biogramy pierwszego prezydenta Łodzi w niepodległej Polsce, Aleksego Rzewskiego, oraz prezydenta Mariana Cynarskiego i wiceprezydentów miasta: Wacława Wojewódzkiego i Stanisława Rapalskiego. W ostatniej części, „Obrońcy Niepodległej”, wspomniani zostali przede wszystkim Edmund Roman Orlik, Franciszek Edward Pfeiffer, Janina Żyźniewska oraz Jerzy Miecznikowski.

Każdy rozdział zawiera szkic, ułatwiający zrozumienie kontekstu historycznego, w którym zostały osadzone postacie i ich życiorysy. Wydawnictwo znacznie wzbogacają zdjęcia (przede wszystkim ze zbiorów MMŁ), a na końcu każdej z wymienionych części umieszczona jest mapka z zaznaczonymi nekropoliami opisywanych ludzi. Tak, aby jeszcze łatwiej można było udać się w podróż po Starym Cmentarzu śladami bohaterów walczących o wolną Łódź i Polskę.

Łódzkie Oblicza Niepodległej. Stary Cmentarz: ludzie – historia – pamięć

pod red. Kamila Piskały i Marcina Szymańskiego

Muzeum Miasta Łodzi

Łódź 2018, s. 80

Kronika wydarzeń

GRUDZIEŃ 2018



kronika wydarzeń

- Pod koniec listopada w największych polskich stacjach telewizyjnych i na kanałach VOD zaprezentowano spot nakręcony przez Opus Film, promujący Muzeum Sztuki w Łodzi, w którym wystąpił Bogusław Linda. Reklamę wyreżyserował Piotr Szczepański. Spot jest częścią akcji promocyjnej projektu „Rewitalizacja infrastruktury Muzeum Sztuki w Łodzi – Gdańska 43”. Pojawiają się w nim dzieła z kolekcji Muzeum Sztuki, m.in. jedna z prac Władysława Strzemińskiego.

1-23 grudnia

- Na ulicy Piotrkowskiej odbyła się kolejna edycja Jarmarku Bożonarodzeniowego. W pasażu Schillera pojawiły się girlandy i magiczne lampki. Dzieci mogły wejść do domku św. Mikołaja i podziwiać piernikową chatę. W programie były koncerty, pokazy i przedstawienia. Uruchomiona została również świąteczna iluminacja ulicy Piotrkowskiej, a na placu Wolności stanęła wielka choinka. Świetlne kompozycje świąteczne można było podziwiać do 2 lutego.

1-9 grudnia

- Odbyła się XII edycja Festiwalu Puls Literatury, organizowanego przez Dom Literatury i Stowarzyszenie Pisarzy Polskich Oddział w Łodzi. W programie imprezy były spotkania z pisarzami, warsztaty, panele dyskusyjne i pokazy filmowe. Podczas gali finałowej w Teatrze Nowym (9 grudnia) wręczono Nagrodę Literacką im. Juliana Tuwima. Jury, pod przewodnictwem Macieja Świerkockiego, wręczyło ją Izabeli Morskiej (wł. Filipiak) – krytykowi literatury, wykładowcy akademickiemu, eseistce i pisarce. Natomiast w głosowaniu społecznym łodzian triumfowała znana reportażystka Małgorzata Szejnert.

4 grudnia

- Zakończono Pierwszy Miejski Program Mikrograntów (od 500 do 5 tys. zł). Zrealizowano 35 projektów o łącznej wartości około 160 tys. zł. Były wśród nich np. cykl warsztatów i spacerów po Starym Widzewie, gra miejska z elementami historii Łodzi czy spotkania i panele poświęcone weganizmowi.



5 grudnia

- Rozstrzygnięto Konkurs Zabytek Dobrze Utrzymany, na który głosy (ponad 1300) oddawano za pośrednictwem platformy Vox Populi. Nagrodę Prezydenta Miasta Łodzi przyznano kamienicy przy ul. Próchnika 49. Kamienica przy ul. 6 Sierpnia 1/3 otrzymała Nagrodę miejskiego Konserwatora Zabytków. Nagrodę publiczności zdobył budynek fabryczny przy al. 1-go Maja 31/33 (prawie 20%

wszystkich głosów). Wyróżnione zostały także kamienice przy al. 1-go Maja 19 i ul. Narutowicza 49.

6 grudnia

- Na Górnej otwarto Centrum Seniora. Nowa placówka powstała przy ul. Cieszkowskiego 6. Przestrzeń o powierzchni ok. 160 mkw. zaprojektowano z myślą o osobach powyżej 65. roku życia i dostosowano w pełni dla osób niepełnosprawnych. W Centrum będą się odbywały warsztaty kulinarne i komputerowe. Zaplanowano także zajęcia prozdrowotne i porady z zakresu prawa i psychologii. Nie zabraknie także wyjść na pokazy kinowe i teatralne. W projekcie bierze udział miasto, firma HRP i fundacja 4 Future, która otrzymała z Unii Europejskiej dofinansowanie w wysokości 1,5 mln zł.
- Otwarto nową fabrykę suszarek bębnowych Whirlpool. To ostatnia inwestycja firmy z rozpoczętego w 2015 roku Planu Przemysłowego. W 2019 roku zostanie wyprodukowanych prawie 500 tys. suszarek, które trafią do Europy, Afryki i na Bliski Wschód. W związku z nową inwestycją firma zatrudni kolejnych 100 pracowników.

12 grudnia

- Przy ul. Pojezierskiej otwarto nową siedzibę firmy Bio-Gen, potentata w branży biotechnologii z Namysłowa. Na przestrzeni o pow. 2,5 tys. mkw. powstał kompleks naukowo-badawczy z wydzieloną częścią produkcyjną i administracyjną. W nowym centrum firmy zaprojektowano także jedyną w Polsce licencjonowaną hodowlę pijawek lekarskich. Będą tutaj również prowadzone badania nad doborem mikroorganizmów z myślą o człowieku i środowisku naturalnym.
- Do Rady Miejskiej dołączyli nowi radni. Mikołaj Stefanowski i Robert Pawlak reprezentują Klub Radnych Koalicji Obywatelskiej. Zmiany nastąpiły w związku ze zrzeczeniem się mandatów przez wiceprezydentów Łodzi – Tomasza Trelę i Adama Wieczorka.

13 grudnia

- Nowymi doktorami honoris causa Państwowej Wyższej Szkoły Filmowej Telewizyjnej i Teatralnej w Łodzi zostali Kazimierz Kutz i Jerzy Wójcik. Stan zdrowia nie pozwolił na udział w uroczystości zarówno wybitnemu reżyserowi, jak i operatorowi. Honorowe tytuły odebrali w ich imieniu córka, Wiktoria Kutz-Nazarewicz, oraz syn – Tomasz Wójcik. Kazimierz Kutz, autor takich filmów jak „Nikt nie woła”, „Sól ziemi czarnej”, „Perła w koronie”, „Paciorki jednego różańca” czy „Śmierć jak kromka chleba” zmarł 18 grudnia w wieku 89 lat.



14 grudnia

- Prezydent Hanna Zdanowska wręczyła najlepszym uczniom z Łodzi stypendia ufundowane z programu „Miasto Zdolnych”. Wysokość stypendium wynosi 250 zł miesięcznie i jest przyznawane maksymalnie na 10 miesięcy, czyli rok szkolny. Ubiegać się o nie mogli uczniowie V i VI klas szkół podstawowych, a także ponadpodstawowych, którzy m.in. odnieśli sukcesy w olimpiadach i konkursach lub mogli pochwalić się wysoką średnią ocen na świadectwie.
- Wydrukowano pierwszą partię (ok. 5 tys. sztuk) Kart Życia dla seniorów. W blankiecie wielkości karty kredytowej można wpisać choroby, alergie czy kontakt do osoby, z którą należy się skontaktować w razie wypadku. To kolejny element projektu „Bezpieczny Senior”. Karty ICE są wydawane bezpłatnie m.in. w Oddziałach ds. Obsługi Mieszkańców UMŁ.

15 grudnia

- Teatr Lalek Arlekin im. Henryka Ryla świętował 70. urodziny. Z tej okazji odbyło się spotkanie poświęcone założycielowi placówki, Henrykowi Ryłowi, a także późniejszej dyrektor teatru – Reginie Elkanowej. Kluczowym punktem jubileuszu było inscenizowane czytanie performatywne dramatu Juliusza Słowackiego „Balladyna”. Na obsadę złożyło się 20 osób, które na przestrzeni lat występowały na deskach teatru przy ul. Wólczańskiej 5. Obchodom towarzyszyła wystawa retrospektywna „Lalki z pamięci” w Galerii A „Akwarium” oraz ekspozycja fotografii „Cztery piętra Arlekina: kadry i ludzie” w Galerii A „W piwnicy”.
- Podczas 31. Edycji Europejskich Nagród Filmowych „Zimna wojna” łódzkiego studia Opus Film triumfowała w pięciu kategoriach: najlepszy film, reżyser i scenarzysta (Paweł Pawlikowski), aktorka (Joanna Kulig) i montaż (Jarosław Kamiński). Tym samym film Pawła Pawlikowskiego, który zdobył także laury m.in. na festiwalu w Cannes i Nagrodę Nowojorskiego Koła Krytyków Filmowych, stał się najczęściej nagradzaną polską produkcją ostatnich lat.

16 grudnia

- Na zakończenie obchodów 120-lecia komunikacji miejskiej w Łodzi ulicami miasta przejechała parada kilkunastu tramwajów. Były wśród nich modele z początku XX wieku, lat 20. i 30., 60., a także najnowsze pojazdy. Parada wyruszyła spod siedziby MPK przy ul. Tramwajowej i najpierw pojechała w stronę krańcówki Augustów. Następnie trasą W-Z dotarła do krańcówki przy ul. Wyszyńskiego. Stamtąd parada udała się przez ul. Piotrkowską, pl. Niepodległości i ul. Pabianicką do zajezdni Chocianowice.



18 grudnia

- 46 uczniów klas maturalnych z łódzkich szkół zostało wyróżnionych w ramach inicjatywy Mia100 Talentów, części programu Młodzi w Łodzi. Laureaci otrzymali list gratulacyjny Prezydenta Miasta Łodzi oraz Kartę rabatową Młodzi w Łodzi.

21 grudnia

- Otwarto dla kierowców ulicę Nowowęglową, która połączyła ulice Wierzbową i Wydawniczą. To również nowy dojazd do dworca Łódź Fabryczna i Nowego Centrum Łodzi. Oprócz nowej jezdni powstała także nowa krańcówka MPK, rondo, chodniki i droga rowerowa.

27 grudnia

- Z okazji 100. rocznicy wybuchu powstania wielkopolskiego w imieniu prezydent Hanny Zdanowskiej złożono kwiaty i zapalono znicze na grobach uczestników powstania, pochowanych w Łodzi. Na Cmentarzu Wojskowym św. Jerzego upamiętniono kapitana Tadeusza Walczaka, a na cmentarzu katolickim św. Wojciecha uczczono pamięć podporucznika Zygmunta Graczyka.



28 grudnia

- Otwarto nowy biurowiec Teal Office. Sześciokondygnacyjny budynek przy ul. Piotrkowskiej 138/140, zarządzany przez firmę OPG Property Professionals, ma powierzchnię ponad 3 tys. mkw. i znakomicie komponuje się zarówno z nowoczesnym, jak i historycznym tłem miasta.

foto: UMŁ



ŁÓDŹ 2018