



ISSN 2082-8675

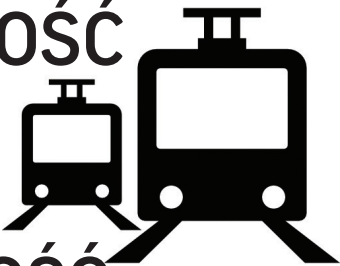
nr 19 (01/2015)

KWARTAŁ

magazyn SKN SPATIUM

Beata Hańce

BRUS PRZESZŁOŚĆ CZY PRZYSZŁOŚĆ



Wśród wszystkich zajezdni w Łodzi jest ona najmniejsza i najbardziej urokliwa, a jej stan niewiele zmienił się przez lata. Na początku XX wieku podjęto decyzję o budowie linii tramwajowej do Konstantinowa Łódzkiego. Nowa linia była daleko położona od najbliższych zajezdni znajdujących się na Helenówku i Chocianowicach. Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe (dalej ŁWEKD), będące organem odpowiedzialnym za linię do Konstantinowa musiały płacić Kolei Elektrycznej Łódzkiej (dalej KEŁ) za korzystanie z ich torów, by dojechać do najbliższej zajezdni. Aby uniknąć opłat z tego tytułu, zdecydowały się zbudować zajezdnię do obsługi linii z Konstantinowa. Na lokalizację zajezdni, ŁWEKD zdecydowały się wykupić grunty rolne położone na obszarze wsi Brus (położonej pomiędzy Konstantinowem Łódzkim a Łodzią), rozpoczynając budowę Zajezdni Brus.



Otwarcie zajezdni tramwajowej Brus 17.12.1910 r.
<http://mknlodz.webd.pl/zajbus/brus.htm>

I tak też z dniem 17 grudnia 1910 roku uruchomiono zajezdnię, z której wyjechał pierwszy tramwaj do Konstantynowa Łódzkiego. Na przestrzeni lat zajezdnię lekko zmodernizowano: rozbudowano torowiska i tym samym zmieniono konstrukcję sieci trakcyjnej, rozbudowano także niektóre budynki i wymieniono tabor na lepszy. Jednak warto przy tym zauważyć, iż Zajezdnia Brus otrzymywała wagony w najgorszym stanie. W 1948 roku doszło do połączenia KEŁ i ŁWEKD i utworzono Miejskie Zakłady Komunikacyjne, które po 3 latach zmieniły nazwę na Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Wówczas zajezdnia na Brusie zarządzana była przez to przedsiębiorstwo.

Po zmianie ustroju w Polsce, zmiany dosięgły również Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK), będące własnością państwa. Spółka miała bardzo burzliwy i niestabilny okres. Przedsiębiorstwo MPK postawiono w stan likwidacji, jednak ostatecznie w 1993 roku zaczęła funkcjonować jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością – „MPK-Łódź Sp. z o.o.”. W 1994 roku na Brusie utworzono spółkę Tramwaje Podmiejskie Spółka z o.o. powołaną przez gminy: Łódź, Konstantynów i Lutomiersk. Od tego czasu zajezdnia świadczyła usługi tylko na dwóch liniach 43 i 43 bis jeżdżących z Łodzi, przez Konstantynów do Lutomierska.

Linie tramwajowe 43 i 43 bis należące jeszcze do „Tramwajów Podmiejskich” do 2012 kursowały po swoich trasach. W kwietniu 2014 zostały przejęte przez „MPK-Łódź” i od tamtej chwili zajezdnia Brus opustoszała. Dawniej gdy miejsce to stanowiło przez 18 lat bazę dla tramwajów podmiejskich tętniło życiem. Dla pasażerów jeżdżącymi tymi liniami był i nadal jest charakterystycznym punktem, jednak w czasach gdy zajezdnia jeszcze funkcjonowała w tym miejscu pracowało i przebywało dużo ludzi. Przejeżdżające przez to miejsce tramwaje typu 803N oraz GT6 dość często miały robione szybkie naprawy przed wyruszeniem w dalszą drogę.

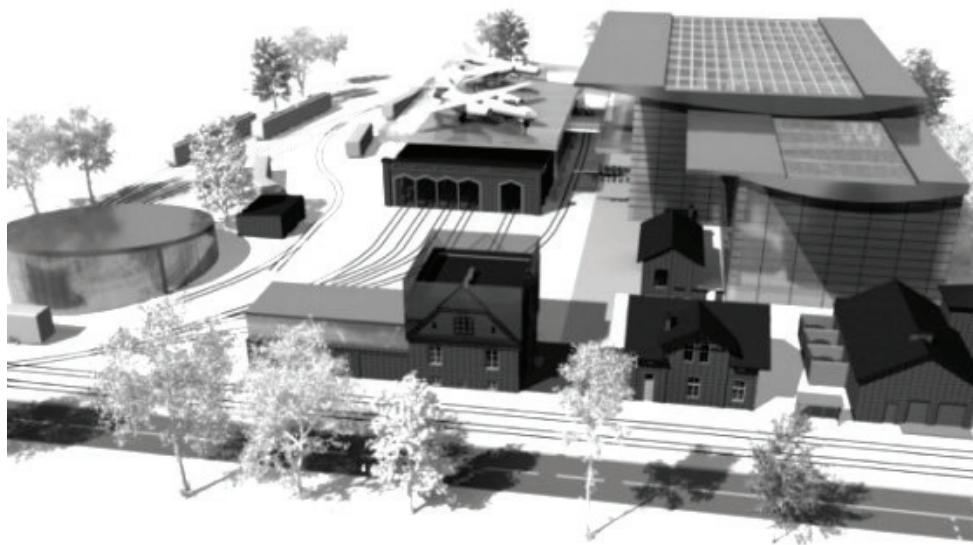


Dziś, zajezdnia została wyłączona z użytkowania. W ciągu tygodnia praktycznie nie widać tam nikogo. Puste okna, pozamykane drzwi i puste miejsca parkingowe. Dzięki działającemu tam Klubowi Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi (KMST) miejsce to na chwilę ożywa. Wieczorami zaangażowani Klubowicze przebywają w zajezdni, gdzie rozwijają swoje hobby związane ze starymi tramwajami, zdobywają doświadczenie, ale także ciężko pracują by wydobyć dawną świetność historycznych tramwajów. Kilka razy do roku na terenie zajezdni organizowane są różnego rodzaju otwarte wydarzenia, by móc zwiedzać, oglądać i podziwiać zajezdnię oraz zabytkowe tramwaje i autobusy. Jednak czy działania te są wystarczające, aby zajezdnia nie odeszła w niepamięć? Doraźne imprezy organizowane na terenie zajezdni są czynnikiem przywracającym życie, lecz są to działania krótkoterminowe, które nie mają wpływu na jej rozwój, chociaż cieszą się ogromnym zainteresowaniem ze strony mieszkańców. KMST inicjuje pozytywne działania, jednak bez interwencji publicznej przywrócenie zajezdni do dawnej świetności będzie niemożliwe.

Teren zajezdni można uznać za opuszczony teren pokolejowy, który nie pełni już dotychczasowych funkcji i nie rozwija się. Jednym z dostępnych i zarazem coraz bardziej popularnym narzędziem przywracającym życie zdegradowanych i zapomnianych obszarów jest rewitalizacja. To kompleksowy proces zmian, zachodzących w sferze przestrzennej, społecznej, technicznej a także ekonomicznej, ażeby nadać nowe funkcje obszarom zaniedbanym i stworzyć warunki do ich rozwoju.



Każdemu z nas nasuwa się pewnie pytanie, ale co dalej z zajezdnią tramwajową Brus, to już przeszłość czy może przyszłość? Czy miasto zdecyduje się na rewitalizację tych terenów i przywrócenie ich do życia czy pozwoli obumierać i niszczyć tracąc na wartości? Otóż według ostatnich prognoz przedstawionych na koniec 2013 roku, władze miasta planują do 2018 roku w tym miejscu stworzyć interaktywne muzeum, które będzie łączyło transport szynowy, autobusowy, a także lotniczy. Miejsce to ma być niepowtarzalne w skali kraju, jako Laboratorium Transportu – LaboT. Projekt zakłada rewitalizację dawnych budynków zajezdni, a także budowę wielu innych nowoczesnych budynków. Laboratorium będzie zawierało wiele eksponatów związanych z historią komunikacji miejskiej, lotnictwa i transportu drogowego. Budynki oparte będą o innowacyjne rozwiązania zaczerpnięte z muzeów transportu zlokalizowanych w ponad 50 miastach np., Monachium, Waszyngtonie, Paryżu oraz Wiedniu. Nowoczesne muzeum będzie się składało z interaktywnych urządzeń, ścieżek edukacyjnych, a także symulatora lotu z ruchomą platformą. Po rewitalizacji miejsce to ma służyć edukacji oraz rozrywce dla dzieci, młodzieży i dorosłych.



Wizualizacja Laboratorium Transportu LaboT
<http://www.dzienniklodzki.pl>

Dzisiaj zajezdnia tramwajowa sprawia wrażenie miejsca opustoszałego, coraz bardziej zamierającego, odchodzącego w przeszłość. Jednak przedstawiona koncepcja przebudowy zajezdni może być szansą na jej przyszłość.