

Jakieś 12 lat temu kilku - jak sami o sobie mówią - „rąbniętych” na punkcie kolei ludzi zebrało się w Warszawie i założyło Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei. Byli traktowani jako ciekawostka, z lekkim przywruczeniem oka, na równi np. z miłośnikami kaktusów: Paweł Mięrosławski, przewodniczący Zarządu Głównego mówi, że gdziekolwiek i komukolwiek nie wspomniał o stowarzyszeniu, reakcją był śmiech.

- Polska mentalność jest właśnie taka: z mniejszym zdziwieniem reaguje się na pijacka leżącego pod płotem, aniżeli na kogoś mającego swoje hobby, zwłaszcza oryginalne - ubolewa.

To właśnie dzięki nim Skierniewice gościły ckię z Anglii, która kręciła w parowozowni film pt. „Zjeżdżać aluminium”, bowiem tylko miłośnicy dysponowali takimi lokomotywami, jakie wymagał scenariusz. Do dziś zresztą jedna z zabytkowych lokomotyw udaje radziecki pojazd z czerwoną gwiazdą na czole.

PAROWOZOWNIA

Pierwotna lokomotywownia powstała wraz z koleją warszawsko-wiedeńską, a więc w latach 40-tych ubiegłego stulecia. Z tamtych budynków nic nie pozostało, ponieważ cofające się w czasie I wojny światowej wojska niemieckie po prostu wysadziły je w powietrze. Lokomotywownia, jako jedna z pierwszych, została odbudowana w roku 1920. Dwadzieścia lat później została przez idących na front wschodni Niemców przebudowana. I w takiej właśnie postaci istnieje do dzisiaj, będąc jednym z najstarszych obiektów przemysłowych na terenie Mazowsza.

Wbrew pozorom parowozownia to nie jeden budynek - składa się na nią hala główna oraz kompleks lokali pomocniczych typu: warsztaty, kuchnia, odlewnia, ślusarnia, stolarnia, załężnia, składy węglowe, obrótnica, urządzenia do pobierania wody, a także szereg budynków administracyjnych i logistycznych. Wszystko na powierzchni ponad 4 ha, należących wciąż do Polskich Kolei Państwowych.

Skierniewicka parowozownia w czasach dawnej świetności zatrudniała ok. 800 osób i była ogromnym zakładem pracy - pracowano tu jeszcze w 1991 roku. Trzy lata później zostało się jedynie kilku stróżów, mających za zadanie pilnowanie majątku PKP. Powoli i oni zaczęli się wykruszać, a kolej zaczęła mieć problemy z kompleksem zabudowań, które w 1994 roku zostały umieszczone w rejestrze zabytków: nie wykorzystane i nie strzeżone były narażone na ataki złodziei metali kolorowych i innych amatorów cudzego majątku.

I wtedy - jak z nicba - pojawili się miłośnicy zabytkowego taboru kolejowego.

A BIERZCIE SOBIE WSZYSTKO...

Trzeba przyznać, że miłośnicy „wyuczuli czas” na swoją działalność. Oni sami niechętnie ujmują problem w ten sposób, twierdząc, że kochają swoje hobby niezależnie od okoliczności.

Jak już było wspomniane członkowie stowarzyszenia spotykali się

LOVE ME TENDER...

co jakiś czas i „teoretyzowali”: przynosili stare zdjęcia, pisma, wymieniłi się informacjami i odkryciami. Aż tu pewnego dnia 1988 roku pewien szalony łodzianin, Krzysztof Koj, złożył pozostałym miłośnikom propozycję: „Miejmy lokomotywę”. Zdziwili się: „Jak to, mamy mieć lokomotywę?”. „Dlaczego nie?” - zapytał pan Koj i w jakiś czas potem do Łodzi ściągnięto z Głowna, z Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych, pierwszą starą lokomotywę. Stała ona na pomniku i była intrygującym obiektem dla dzieciaków, które systematycznie ją podpałaly i dewastowały. Serca miłośników były wystawiane na bolesne próby, rozpoczęli więc poszukiwania, gdzie by tu swoje cacko bezpiecznie ulokować. Poznali ówczesnego naczelnika skierniewickiej parowozowni - i następną swoją dumę - parowozik z Żychlina, ściągnęli już prosto do naszego miasta.



Apetyt jednak rosł i w niedługim czasie miłośnikom zrobiło się ciasno. Zwrócili się więc do warszawskiej dyrekcji PKP o przyznanie 200 m torów i 3-4 kanały pod dachem, konieczne do przeglądów ściąganych pojazdów.

Odpowiedź dyrekcji, która akurat miała na głowie poważniejsze problemy w związku z restrukturyzacją kolei, wprawiła w osłupienie miłośników: „A bierzcie sobie wszystko”.

W międzyczasie zmieniła się ustawa i swój majątek kolej mogła przekazać tylko gminie albo jednostce Skarbu Państwa. Miłośnicy musieli więc wystąpić do odpowiedniego organu o nabycie prawa użytkowania parowozowni.

KONCERTY POD TENDREM?

Pojawili się i przeciwnicy wykorzystania parowozowni przez niepraktycznych hobbystów. Argumentowali, że tak duży teren mógłby być wykorzystany w bardziej ekonomiczny sposób, np. na potrzeby miasta - z hali głównej można byłoby np. uczynić halę koncertową, a z nielegowni - mieszkania komunalne.

Miłośnicy uważają, że nie są to najfortunnniejsze pomysły.

Po pierwsze nawet jeśli konserwator zgodziłby się na ingerencję w zabytkowe budynki, to taniej wyszłoby pobudowanie nowych mieszkań aniżeli zaadaptowanie starych - mówi Andrzej Paszke, sekretarz Za-

rządu Głównego. - Śmieszny jest również pomysł organizowania koncertów w tym miejscu: przejeżdżające co chwila pociągi nie sprzyjałyby skupieniu, nie wspominając już o kosztach modernizacji takiej hali.

Rzeczywiście, hala jest ogromna, nieogrzewana (zdziewając kolejne eksponaty w życiu tak nie zmarzłam!), z szeregiem kanałów do przeglądów lokomotyw - trudno wyobrazić sobie tutaj inny rodzaj działalności niż ten związany z taborom kolejowym.

- W Tomaszowie Mazowieckim była parowozownia, którą rozebrano - dodaje Andrzej Paszke. - I co, czy zaproponowano coś w zamian? Nic. Stoi pusty teren. Nie ma chyba sensu przebudowywać czegoś, co jest zabytkiem na coś tak popularnego jak hala koncertowa.

Zresztą trzy lata temu, z okazji zorganizowania I Ogólnopolskiego Rajdu Zabytków Techniki, stowa-

żąc znudzeni dysponenci starej lokomotywy czy parowozu godzą się na wszystko. Potencjalny zwiedzający będzie zaskoczony ilością zgromadzonych eksponatów: ponad 50 pojazdów oraz duża ilość elementów taboru kolejowego.

- Jest to największa kolekcja w całej Polsce, zarówno pod względem jakościowym, jak i ilościowym - zapewnia przewodniczący Paweł Mięrosławski. - Z powodzeniem możemy stawać w szranki z podobnymi, prywatnymi zbiorami na Zachodzie.

Niemal wszystkie obiekty zgromadzone są w hali głównej, ich oglądanie zajmuje ok. półtorej godziny. Po dziesiątej lokomotywie jestem już trochę zmęczona, do czego odważnie przynajmniej moim przewodnikom. Zajęci opowiadaniem, zdają się tego nie słyszeć.

Na szczęście są rzeczy, na widok których ożywił się. Należy do nich np. odremontowany wagon akumulatorowy z 1913 roku, który został ściągnięty przez hobbystów z Nowego Dworu Gdańskiego. Był strasznie zdemontowany, ponad 40 lat służył jako magazyn - hobbystom udało się jednak znaleźć sponsora, dzięki któremu wagon odremontowano. W czasach swojej aktywności kursował pasażerem II, III i IV klasy. Piękny - drewniany, z ciekawymi ozdobnikami i intrygującymi tabliczkami: „Nie pluć i nie zanieczyszczaj pomieszczeń” - co nie było takie nieuczciwe zważywszy, że ówczesnymi pociągami przewożono świnię (z tyłu znajdował się nawet chlewik), gęsi, jaja i inne delikatesy. Niemile zapachy skutecznie (czy aby zawsze?) likwidowały wywietrzniki, zlokalizowane u sufitów.

Ciekawy jest również pierwszy powojenny wagon salonowy, tzw. salonka, którą podróżował pewien znaczy generał, wagon do przewożenia piwa, pociąg kolei lokalnych z końca ubiegłego wieku, tzw. bocznaki czyli pociągi, gdzie każdy przedział miał oddzielne drzwi. Zainteresowanie będą 110-letnie nożyce do ciecicia resorów czy tokarka - kołowka z 1931 roku o wadze 65 ton.

Rarytasów jest znacznie więcej, ale trzeba się jednak trochę znać lub kochać te góry zwałstawa, by się nimi zachwycić tak, jak czynią to moi rozmówcy.

Na razie członkowie stowarzyszenia oczekują na moment przejścia parowozowni w celu utworzenia - oficjalnego już - Muzeum Kolei. Na ostatniej sesji Rada Miejska podjęła uchwałę upoważniającą Zarząd do podjęcia kroków w celu pozyskania nieruchomości, na której zlokalizowana jest parowozownia, od PKP. Potem miasto będzie rozważać możliwość przekazania zabytkowych kompleksów stowarzyszeniu.

- Dopiero wtedy będziemy się zastanawiać, co, gdzie i jak pokazać - mówi Andrzej Paszke. - Duża część naszych eksponatów wymaga wyremontowania, poszukujemy więc sponsorów.

Serce wiekowych parowozów bije w Skierniewicach?

Agnieszka Kubik

foto: Marielna Wojnicz

* tender - tylna część parowozu, węglarka