



SLZAKAMI
ZIMNYCH
PAROWOZÓW

Skierniewicka „okaelka” 99

Leszczyńskiego

Pułkownik Franciszek Leszczyński, absolwent wojskowej szkoły inżynierskiej, uczestnik Powstania Listopadowego, kierował budową odcinka z Częstochowy do Maczka. Prace ziemne oraz wznowienie mostów i innych obiektów inżynierskich na wyjątkowo niekorzystnym terenie Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej były dziełem ogromnym. Do dziś jest ono trwałym świadectwem dużych umiejętności i nowatorskich rozwiązań stosowanych przez Franciszka Leszczyńskiego. O tym wie niewiele kolejarzy. Grób na Starzych Powązkach jest, niestety, bez opieki. Uratowanie cennego, zwłaszcza dla kolejarzy, zabytku wydaje się ze wszech miar wskazane.

Inicjatorzy tego przedsięwzięcia liczą ponownie na wsparcie kolejarzy.

ALOJZY KARPINSKI
Warszawa

Ustawienie parowozu OK127-10 na specjalnym podwyższeniu miało w Skierniewicach uświetnić obchody ubiegłorocznego Dnia Kolejarza. Przygotowania do przeprowadzenia przez Polskę „Orient Expressu” (miała w tym swój udział także skierniewicka szopa) spowodowały, że wysłużona „okaelka” stanęła na swoim miejscu kilka dni później. Nic to jednak nie ujęło maszynie, od dawna starannie przygotowywanej do ekspozycji, m.in. przez H. Sumińskiego, A. Waclawka, Z. Biernata i W. Nowickiego z oddziału napraw lokomotyw skierniewickiej jednostki. A pracom tym przysługiwały także i doświadczenia, i wiedza kierownika oddziału, Tadeusza Kamińskiego.

Powiedzmy jednak kilka słów o bohaterce, mocną zie-

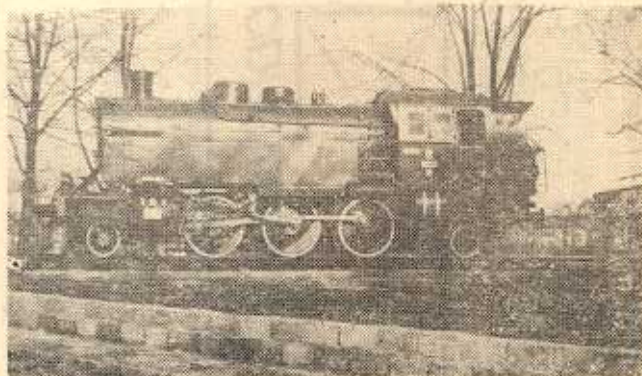
lenią skrzyń na wodę dumnie puszczając się na skwerku, tuż przy wejściu do lokomotywowni. Maszyna, nosząca obecnie numer „10”, w latach przedwojennych miała w PKP numer „25” (H. Cegielski, 2174/1930). Aż do wybuchu wojny służyła w okręgu warszawskim. W czasie okupacji, pracując pod zarządem DRG, otrzymała nowe oznaczenie serii i nowy numer: 75 1225. Po wyzwoleniu, już jako OK127-10, służyła przez 32 lata w okręgu śląskim, w parowozowniach: Tarnowskie Góry, Dziedzice, Gliwice, Nysa, Katowice i Racibórz. W 1977 r., 25 maja „okaelkę” skierowano z Gliwic do Skierniewic, aby zasilić stadko maszyn tej serii. Jeszcze dzisiaj starsi maszyniści wspominają czasy, kiedy pstwowzami serii OK127 prowadzali na trasie Skierniewi-

ce — Łowicz Główny — Skierniewice, pełniąc osobowe zastawione z kilku boczników.

Ciekawe koleje losu przechodził kocioł. Początkowo jeździł na tym samym parowozie oznaczonym kolejno OK127-25, 75 1225 i OK127-10. W grudniu 1963 r. we wrocławskich ZNTK kocioł przedstawiono na parowóz OK127-70, a w styczniu 1968 r. — na OK127-2. W czasie kolejnej naprawy głównej, w maju 1964 r. kocioł powędrował na OK127-13. Ale równo po pięciu latach wrócił na swój macierzysty parowóz, na którym zakończył służbę w październiku 1979 r.

Zabytkowy parowóz warto było zachować we własnym gospodarstwie, dodajmy — w latach osiemdziesiątych bardzo szybko modernizowanym, powoli odchodzącym od trakcji parowej. Takiego zdania był także naczeinik skierniewickiej lokomotywowni, Jacek Sybilski. Prace nad przywróceniem maszynie świetności trwały z miejsca. Final na stąpił w dniu ustawienia parowozu na pomnikowym cokole. Ekipa, z Kazimierzem Filipkiem na czele, natrudziła się przy tym, ale teraz parowozowa „maskotka” przypomina skierniewickim kolejarzom i mieszkańcom miasta o prawie 145-letnich kolejowych tradycjach grodu nad Lupią. Wszak Skierniewice były pierwszą stacją węzłową w dziejach polskiego kolejniectwa, a tamtejsza szopa ma prawdopodobnie najstarsze w Europie tradycje nieprzerwanej obsługi parowozów.

ANDRZEJ PASZKE
Skierniewice



Fot. Marek Moczulski