

Historia parowozowni

Skierniewicka parowozownia obchodzi w tym roku, wraz ze stacją, 157-lecie swojego istnienia. Z pierwotnego obiektu do dziś przetrwała jedynie lokalizacja (naprzeciwko ówczesnych peronów tzw. dworca carskiego w pałacowym parku).

Pierwsze zachowane wzmianki pochodzą z 1858 r., kiedy w parowozowni dokonywano już poważnych modernizacji. Kuźnię przebudowano wówczas na noclegownię i mieszkania dla drużyn trakcyjnych i pociągowych. Wzniesiono nową wieżę ciśnień z pompownią - ten obiekt zachował się do dzisiaj jako tzw. łaźnia przy moście na Łupi. W związku z otwarciem Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej (Łowicz-Aleksandrów-granica pruska) nastąpiła intensywna rozbudowa tutejszej parowozowni. W 1861 r. zainstalowano obrtnicę o średnicy 12 m, w roku następnym wybudowano wachlarzową halę o 8 stanowiskach, będącą prawdopodobnie zaczątkiem dzisiejszego budynku.

W 1871 r. powiększono wieżę ciśnień (z 1858 r.): budynek przedłużono, ustawiono dwa dodatkowe zbiorniki na wodę i nową maszynę parową. Już 9 lat później konieczne okazało się wzniesienie nowej stacji pomp nad rzeką (obiekt, istniejący do dziś, był wyposażony w dwa kotły parowe Dupuisa i dwie maszyny parowe z pompami firmy Borsig). Na stacji pobudowano nową wieżę wodną (zniszczona w 1914 r.), a stary obiekt przerobiono w 1884 r. na łaźnię dla pracowników kolei.

Po zakończeniu wojny parowozownia była jednym z najwcześniej odbudowanych obiektów na stacji. Prowadzenie regularnego ruchu pociągów w pierwszych latach powojennych wymagało szybkiego uruchomienia zaplecza naprawczego dla mocno zdewastowanego taboru. Ponieważ szlak dawnej „wiednicki” od pierwszych niemal dni niepodległości uzyskał znaczenie linii magistralnej i tranzytowej, skierniewicka „szopa”, położona na rozwidleniu tras w kierun-

ku Warszawy i Gdańska miała kluczowe znaczenie. Była ona parowozownią główną, obsługującą ruch towarowy na odcinku od Warszawy do Piotrkowa oraz lokalny ruch osobowy.

Wprowadzenie do eksploatacji nowych, sprawniejszych parowozów serii Tr21 i Ty23 oraz modernizacja parowozowni w Piotrkowie i Kutnie doprowadziły do stopniowego spadku znaczenia skierniewickiej jednostki. W 1925 r. była to już tylko parowozownia II klasy. W 1934 r. w Skierniewicach stacjonowało 35 parowozów, półtora roku później już tylko 26 jednostek. W 1939 r. Skierniewice były już tylko parowozownią pomocniczą z 16 lokomotywami serii Od2, OK127, Ti4, Tp2 i Tp4, obsługującymi lokalne pociągi osobowe, zbiorowe towarowe i manewry.

Nieoczekiwany rozwój skierniewickiej parowozowni przyniosła II wojna światowa, zmieniająca główne kierunki przewozów i sytuację trakcyjną. W czasie przygotowań do agresji niemieckiej na ZSRR, a tym bardziej po jej rozpoczęciu, gwałtownie wzrosły przewozy na liniach równoleżnikowych.

Modernizację rozpoczęto na przełomie lat 1940/41 od powiększenia składów węglowych dla uniezależnienia się od rytmiczności dostaw ze Śląska. Wybudowano dwa betonowe zasieki o pojemności ponad 9000 t węgla, wyposażone w 3 mechaniczne windy węglowe systemu Teudtloffa. Wzniesiono też halę maszyn z budynkiem warsztatowo-socjalnym, mieszczącym m.in. kuźnię i zalewnię panewek, a na piętrze łaźnię i szatnię.

W 1942 r. na miejscu dawnych warsztatów mechanicznych powstały dwa budynki: magazynowy (mieszczący zapasy części zamiennych) oraz piętrowy administracyjny-socjalny, gdzie urządzono biura, stołówkę i noclegownię. Inwestycji dopełniała ponadto nowa stacja transformatorowa i suszarnia piasku, kanały oczyszczkowe z wyciągiem szlakowym i żurawiami wodnymi (patrz

mapa). Po modernizacji w Skierniewicach stacjonowało 50 parowozów, w większości towarowych serii 58 (polska seria Ty1), wymienionych następnie na Ty23. Do lokalnego ruchu osobowego używano wysłużonych, pruskich maszyn serii 13 (polska Pd5).

W 1983 r. rozpoczął się kilkuletni okres modernizacji obiektów lokomotywowni, związany z przystosowaniem jej dla nowych rodzajów trakcji. Wpłynęło to w znaczący sposób na przekształcenie pierwotnego wyglądu budynków. W tym czasie utwardzono i ogrodzono teren, wybudowano garaże samochodowe, nową portiernię. W dawnej łaźni uruchomiono w 1988 r. laboratorium olejów i smarów.

Równocześnie trwały gromadzenie eksponatów pozyskiwanych przez PSMK: lokomotyw i wagonów, oczekujących złomowania w różnych zakątkach kraju, starych semaforów i innych urządzeń. Porządkowano też teren i zabezpieczano obiekty, usuwano skutki wandalizmu i wizyt nieproszonych „gości”. W 1994 r. dzięki staraniom PSMK i zrozumieniu służb konserwatorskich zespół parowozowni został wpisany do rejestru zabytków. Dopiero wówczas faktycznie ustała prowadzona od 1992 r. likwidacja „szopy”.

W końcu grudnia 1992 roku, ówczesna Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych wystąpiła z propozycją przejęcia przez stowarzyszenie niepotrzebnej już wtedy lokomotywowni. Stowarzyszenie propozycję przyjęło, a Centralna DOKP nadała bieg tej, wtedy nowatorskiej, sprawie. Procedury okazały się znacznie bardziej skomplikowane niż się początkowo wydawało. Mimo życzliwości wszystkich stron biorących udział w przekazaniu obiektu, działania trwały niemal dziesięć lat. Dopiero 8 listopada 2002 roku PSMK stało się pełnoprawnym właścicielem zasadniczej części kompleksu byłej skierniewickiej parowozowni.