

Pamięci kolejarzy stacji Skierniewice

# BALLADA KOLEJOWA (1)

Ktoś kiedyś napisał, że Skierniewice swój rozwój zawdzięczają drodze żelaznej i wojsku. Kolej to największy od 150 lat zakład pracy w mieście.

Nie jestem kronikarzem ani historykiem, lecz potomkiem czterech pokoleń kolejarzy związanych z "wiedenką" i tutejszą stacją. Od pewnego czasu już w Skierniewicach nie mieszkam. Dlatego przedstawię tylko to, co utkwiło w pamięci dziecka i młodego człowieka. Opisy miejsc, zdarzeń, nazwiska niech służą jedynie pobudzeniu wyobraźni czytelnika.

Z pewnością było wiele faktów ciekawszych i godniejszych odnotowania, a mi nieznanych. Dlatego zwracam się z prośbą do wszystkich odbiorców moich wspomnień o kierowanie do redakcji swoich uwag, sprostowań, uzupełnień i innych materiałów, które wzbogacą wiedzę o skierniewickiej kolei, wydarzeniach i ludziach, którzy na niej pracowali.

\*\*\*

Zapach dymu z szopy, który przynosił południowy wiatr na próg domu, codzienne wędrówki przez przejazd, zostawiły w moim sercu coś więcej niż tylko pozólką fotografię tamtych dni.

W mieście liczącym pół wieku temu około dwudziestu tysięcy mieszkańców, z browarem i hutą szkła, które swoimi syrenami tylko dwa razy dziennie odmierzały rytm pracy, a raczej zakłócały ciszę, kolej pracująca 24 godziny na dobę była tętniącym sercem. Przejżdżając pociąg, stacja, a szczególnie parowozownia („szopa”) z całym zapleczem urastały do symbolu pulsujących energii Skierniewic.

Pociągi, oprócz mimowolnego wywoływania tęsknoty „tubylców” za szerokim światem pełniły również funkcje praktyczne. Grały rolę zegarka. Wiadomo było, że o 13.00 „petucha” z pospiesznym do Zbrzydowic przemknęła z turkotem przez most i zaświszcze na przejazdach jadąc do Kolutzek. O 15.00 ta sama „petucha” da gwizdki koło cmentarza i śmignie przez stację w kierunku Warszawy. A wieczorem, „kusy” z ostatnim osobowym do Łowicza „szekaniem” i sygnałami przy semaforze oznajmi 22.30.

Odmienne, a i mniej „rozkładowe”, odgłosy dochodziły gdy „teigrrek” z towarowym przejeżdżał po moście albo ruszał sprzed wjazdowego semafora torem od Kolutzek. Charakterystyczny „oddech”, zryw kół, pisk trących jeszcze klocków

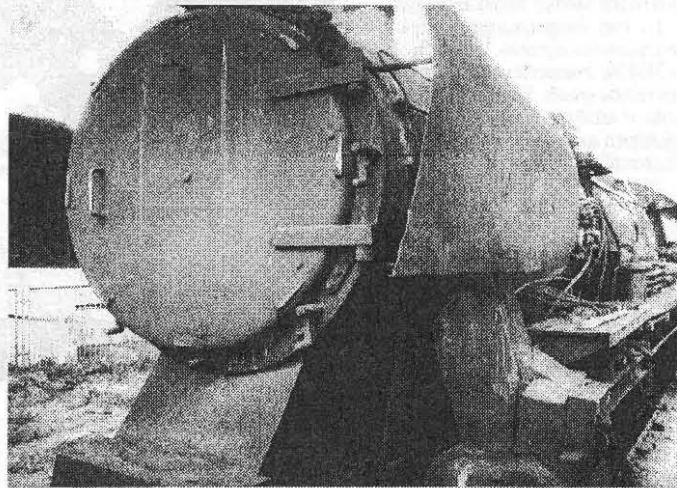
i obrzeży, brzęk zderzaków odbijały się echem od parku, rzeki i płynęły ponad okolicę.

Od strony rampy położonej przy ówczesnej ulicy Bolimowskiej (dziś Marii Curie-Skłodowskiej) dochodziły jeszcze inne, ale już nieprzerwane dźwięki. Hałas formowanych składów był pomieszaniem tępych, potężnych zderzeń wagonów, gwizdków spinaczy i chrapliwego zawodzenia trąbki z posterunków. Nad nimi królowała majestatycznie sapanie przetokowego Tp 4. Z drugiej strony kolejowego królestwa - z peronów - słychać było, jakby niecierpliwie czekające startu, gwizdy ruszających parowozów, potężne wydmuchy, syk pary. Czasami w to wszystko wkradała się „ulańs-

jazu szybów stała wieża do napełniania piasecznic. Zależnie od potrzeb, przy okazji nawęglania napełniano zbiorniki piaskiem.

Nawęglone parowozy robiły lekki wydech i podjeżdżały do szlakowania, a zarazem uzupełniania wody, z usytuowanych obok „kranów”. Nad kanałami górowała, podobnie jak dziś, suwnica do wózków ze szlaką. Wtedy pojemniki podnoszono z kanałów przy pomocy windy ręcznej, której hamulec spiesznie terkotał. Dopiero z biegiem lat zastosowano i do tej pracy napęd elektryczny.

Z kanałów spod każdej lokomotywy dobiegał przeciągły okrzyk: „dobraa...!”. To szlakierzy ustaliali je nad „swoimi” wózkami.



ka szarża” w miejscu, połączona z wolnym ruszeniem pociągu - owoc popisów co niektórych maszynistów. Nierzaz też przepelnione ciśnieniem kotły „parskały” na palących parą z zaworów bezpieczeństwa.

Ale to była tylko część mnogości specyficznych dźwięków, falujących mocą zależnie od pory doby. Główny ośrodek tamtej kolei - „szopa” - wraz z całym przyległym zapleczem pracowały i szumiły dzień i noc bez wytchnienia.

Zawsze dwa lub więcej parowozów stało przed przejazdem czekając nawęglania i dosypania piasku. Gdy „szyb” był gotowy do przyjęcia następnej maszyny, opuszczaniu szlabanu towarzyszył dźwięk dzwonka tykający jak w staroświeckim budziku. Przejazdowy wesołym tonem trąbki wzywał kolejny parowóz do „posiłku”. Ładowanie wózków węglem i podpychanie ich pod wyciąg odbywało się w zasięgu ręcznej. Podczepiony do dźwigu wózek wędrował do góry i wysypywany na pochylnię węgiel z guchym łoskotem spadał do tendra.

W pobliżu pierwszych, od prze-

nych nieraz sporów i fachowych dyskusji. Ulatujący papierosowy dym urozmaicał zapachy dochodzące od torów. W wejściu do budynku stale widać było zmieniające się drużyny.

„Odpisane” do naprawy lokomotywy wjeżdżały przez obrotnicę do szopy na któryś z wolnych kanałów. Gdy wszystkie były zajęte, ślusarze i mechanicy usuwali defekt przed wachlarzem.

Wewnątrz hali z cichym sykiem pary i powolnym taktm sprężarek mieszał się charakterystyczny dla zakładów metalowych odgłos pracy różnych narzędzi i maszyn. W ciągłe stukanie, pukanie zniecała wpadał do uszu jak bicz ostry zgrzyt szlifierek. Dostojne przytupywanie młota pneumatycznego oraz dzwony i dzwonki młotków ręcznych dobiegające z uchylonych wrót łożni tworzyły z odgłosami szopy niezgłębiony i stale pisany nowymi nutami utwór muzyczny. Uzupełniało go posapywanie „pompki” pobierającej wodę z osadnika rzecznej. W południe monotonię rytmu przerywał bas syreny ogłaszającej przerwę obiadową.

Przy tym akompaniamencie uchylone drzwiczki dymnic ukazywały cieniste wnętrza. W okopconych ścianach ziały czernią mroczne otwory płomieniówek. W perspektywie bram, ukazywały się ciemne zarysy kotłów, budek, tendrów, wśród których gdzieniegdzie igrały odbłaski ognia palenisk. W tym ciemnym świetle wesoło rysowały się błyszczące brązem panelek „draży”, a wielkie koła dumnie rozcapierały czerwone szprychy prezentując białe obwódki obrzeży.

Wszędzie snuł się dym, nasycony parą o zapachu przegrzanego kamienia kotłowego. Blisko cylindrów brały nad nim górę opary ciepłych olejów, towotu, ropy. Sylwetki spieszących się ludzi o twarzach i ubraniach zabrudzonych tym wszystkim, co znajduje się w dużej parowozowni, pełnej gorących lokomotyw, dopełniały niezapomnianą do dziś fascynującą scenę tego miejsca.

W nocy powojenne luna bijąca ze światła stacji czuwała nad miastem. A muzyka płynąca z kolei, szczególnie gwizdy parowozów, wywoływała pełne trwogi wrzaski gawronów, które tysiącami gnieździły się w koronach stuletnich topól i białodrzewów w parku nad rzeką. Trele słowików, płynące w ciepłe wieczory z zarośli parkowych, rzadko przebiegały się w tym utworze granym przez tyłu muzyków i na tak potężnych instrumentach.

Obecnie, chociaż prawie nikt nie zagłusza koncertów słowiczych, już ich nie słychać. Ptakom odebrano siedliska karczując i cywilizując park.

cdn.

Andrzej Szadkowski

foto: Sławomir Burzyński „WD”