

Pożegnania

„Działając w myśli postanowienia paragrafu 17 Statutu Przedsiębiorstwa Państwowego PKP zarządza się co następuje.

1. 31 października 1991 znosi się lokomotywownię Skierniewice jako samodzielną jednostkę organizacyjną.

2. 1 listopada 1991 lokomotywownia Warszawa Odolany przejmie zadania i obowiązki lokomotywowni Skierniewice.

3. W Skierniewicach tworzy się zamiejscowy oddział eksploatacji, bieżącego utrzymania i obrzadzania toboru jako komórka linowa lokomotywowni Warszawa Odolany.

Przejęcie przez lokomotywownię Warszawa Odolany zadań i obowiązków lokomotywowni Skierniewice nie spowoduje do końca bieżącego roku dodatkowego zmniejszenia zatrudnienia ponad wielkości ustalone dla obu jednostek na 31 grudnia 1991”.

Zarządzenie nr 20 dyrektora naczelnej Centralnej DOKP, Byszard Olszewski podpisał 15 października br. Tego też dnia rozwiązywał się definitywnie nadzieje skierniewickich kolejarzy na uratowanie swojej jednostki. A przy okazji do tego „Sygnali” 23/89, 46/89) czynili oni już od pięciu lat. Co prawda nie powiodło się z naprawami awaryjnymi elektrycznych zespołów trakcyjnych dla których zbył krótkie okazały się stare hale. Natomiast powodzeniem zakończyło się inne przedsięwzięcie.

W 1989 r. dla odcinka elektrotrakcyjnego w Sochaczewie przygotowano trzy wagony pociągu sietelowego. Wycofane z eksploatacji polazdy typu 42A przerobiono na wagon socjalny, magazyn i warsztat – elektrownie Platformy zachowano ze starego składu. Następnie pociały budowano z wagonów typu 111A i 112A. Owa skład przeznaczono dla MOE Warszawa Zachodnia. Doleżała końca praca przy przebudowie

OSTATNIA PRZYSŁUGA

pociągu sietelowego dla MOE Warszawa Wschodnia.

Rozszerzeniem tej oferty miały być w zamysłu kierownictwa jednostki, przebudowa wagonów do pociągów ratunkowych oraz wykonywanie przeglądów i napraw okresowych jednych i drugich składów. W tym celu przeszkolono dwóch pracowników, a na przełomie lat 1990/1991 wykonano przeglądy okresowe kilku pociągów sietelowych. Myślano także o naprawach bieżących wagonów towarowych. Przygotowano się do regeneracji odbieraków prądu. Całkiem reszta wydawała się produkcją osprzętu mostowego do pociągów sietelowych. Był już zamówienia na dwa lata. W Skierniewicach wykonano nietypowy osprzęt sietelowy do remontowanego tunelu linii średnicowej.

Zdając sobie doskonale sprawę z tego, iż nie ma szans ani na zwiększenie, ani nawet na utrzymanie pracy trakcyjnej na danym poziomie, kierownictwo skierniewickiej jednostki już pod koniec lat osiemdziesiątych postawiło na prace warsztatowe. Efektem tych zamierzeń było wykonanie hali, stanowiska do rozruchu lokomotyw spalinowych, dwóch elektronicznych stabilizatorów prądu w obwodzie predkościomierza, stanowisk do badania szybkościomierzy, prototypu obrabiarki telegarnitżowskiej (na razie do własnych potrzeb). Serwisie produkowano elementy czuńników do badania pomp wtryskowych lokomotyw spalinowych serii SM42.

O likwidacji skierniewickiej stacji mówilo się co prawda nie od dzisiaj. Jednak w oficjalnych dokumentach był zapis, że zostanie ona rozwiązana, gdy do 1992 r. nie wykaże się inicjatywa i przed-

siębiorczość. Życie potoczyło się jednak o wiele szybciej niż można było przewidzieć nawet jeszcze w grudniu 1990 r. Wówczas ta jednostka otrzymała fundusze na unowocześnienie przestrzeni parku maszynowego. Zakupiono dwie uniwersalne obrabiarki. Przebudowa trzech kanałów w hali jest praktycznie zakończona. Modernizacja dwóch następnych już rozpoczęta. Zrobiono wykopy pod nowe ciągi kanalizacyjne. Niedawno doprowadzono do lokomotywowni instalację gazu. W hali są nowe bramy wjazdowe, okna i świetliki.

Ale o tym co na zewnątrz narodziło wyróżniała skierniewicka jednostka spośród innych likwidowanych lokomotywowni okręgu centralnego był widok parowozów. Od czasu do czasu pojawiały się na obrotnicy maszyn pod parą. Była ona bowiem jedyną jednostką, w której wykonywano też naprawy rewizyjne. Każdego miesiąca dwie sprawozdane „ociłki” lub „dwójki” odjeżdżały do miast stacjonowania. W ostatnim roku istnienia Skierniewice naprawiły maślarzwickie Ty2 – 1175 i 775, sierneckie 0149 – 31 i 3, oraz elckie 0140 – 61, 15, 4, 80 i 11 oraz Ty2-1279. Nad Skierniewicą został jako kocioł stały Ty2-1309. Oprócz niego, 31 października 1991 jednostka miała 6 lokomotyw elektrycznych serii ET22 oraz 18 spalinowych serii SM42, SM30, SP30, SU42 i SM03.

Kolejarze zdają sobie sprawę z zapis o niezwalnianiu pracowników do końca bieżącego roku będzie obowiązywał rzeczywistość do tego czasu. Po zlikwidowaniu pociągów zblorowych znów ubędzie pracy trakcyjnej. Zwolnienia zdają się więc być nieuchronne.

Nie strażą się przed nimi z pewnością także pracownicy administracji.

Być może właśnie z tego powodu coraz głośniejsze mówi się o konieczności jednej utraconej stacji. Wskazują na nią również entuzjastycznie kolejniści. Ich zdaniem Skierniewice są jedną lokomotywownią w Polsce, która przez prawie półtora wieku nie straciła kontaktu z parą. Droga Żelazna Warszawa-Wiedeńska dotarła do tego miasta 1 października 1845. Miesiąc później otwarto ruch do Łowicza i Rogowa. To historyczne wydarzenie miało oficjalny charakter. Wziął w nim udział namiestnik cesarski, a na trase Warszawa – Łowicz wyprawiono pociąg nadzwyczajny. W Skierniewicach linia rozwidła się do Rogowa i Łowicza. Tamtejsza stacja stała się więc pierwszą polską stacją wesoła. W swojej ponad stuletniej historii skierniewicka stacja obsługiwała wiele pociągów nadzwyczajnych. Przede wszystkim rządowych przywozających ważne osobistości na polowania do pobliskich lasów, ale także koronowane głowy Austro-Węgier i Prus na konferencje w 1844 r. W ostatnich latach ważnymi wyjazdami było skazywanie parowozów do prowadzenia eksperymentów pociągu ze Szwajcarii (Nostalgie Orient Express) wiozącego pasażerów do Hongkongu w 1988 r. oraz Moskwy i Leningradu w 1990 r. Ostatnia przystanek „ostatniej stacji wiedeńskiej” było urzeczowanie ośmiu złupych parowozów do łazdy z Warszawy na Dolny Śląsk, gdzie w Jaworzynie Śląskiej powstała skansen czynnych parowozów.

Zdaniem entuzjastów kolejnictwa powinien taki powstać również w Skierniewicach, najstarszej parowozowni w Polsce, być może także w Europie i świecie. Dla jednych jest to być może mało istotny szczegół, dla innych ważny, a dla orzeczawiających na korzyść tej jednostki, a do którego nie powinno się zapomnieć w przeddzień uroczystych obchodów 150-lecia kolejnictwa polskich.