

PAROWOZOWNIA SKIERNIEWICE



Skład oraz opracowanie tekstu na podstawie materiałów
Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei

dr Ariel Ciechański

Za udostępnienie fotograficznych materiałów archiwalnych dziękujemy:
Stacji Muzeum w Warszawie
Koledze Miłoszowi Zaborskiemu

Publikację przygotowaną i wydaną w 2023 r. przez
Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei w ramach realizacji projektu:
*W 175-lecie ukończenia Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej - wolontariat
w Parowozowni Skierniewice dla dziedzictwa kolei stworzonej przez
polskich patriotów*



**Dofinansowano ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa
Narodowego w ramach programu Narodowego Instytutu Dziedzictwa
- Wspólnie dla dziedzictwa**



**Ministerstwo Kultury
i Dziedzictwa Narodowego**



**Narodowy
Instytut
Dziedzictwa**

**60
LAT MISJI**

WYDAWNICTWO BEZPŁATNE

Ograniczone możliwości pierwszych parowozów wymuszały lokalizację punktów ich obsługi co kilkadziesiąt kilometrów, a względy techniczno-ruchowe wymagały rozmieszczenia ich na stacjach węzłowych. Oba te warunki spełniały odległe o 65 km od Warszawy Skierniewice, gdzie tory **Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej** (DŻWW) rozgałęziały się do Łowicza i Rogowa, skąd następnie miały dotrzeć do Granicy (współcześnie stacja Sosnowiec Maczki).

Z pierwotnego obiektu do dziś przetrwała jedynie niezmienną lokalizacja (naprzeciwko ówczesnego tzw. dworca carskiego w obecnym parku miejskim). Nie zachowały się raczej plany czy opisy obiektu z 1845 r. Pierwsze znane 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 wraz z pompownią – te obiekty zachowały się do dzisiaj w pobliżu mostu na Łupii. Źródła z tego roku wymieniają ponadto jedną remizę na parowozy i jedną na wagony, szopę na węgiel oraz obrotnicę.

W związku z otwarciem **Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej** (DŻWB) łączącej Łowicz z Aleksandrowem i granicą pruską oraz zawartym z DŻWW porozumieniem z 7.12.1861 r. w sprawie prowadzenia ruchu przez DŻWB aż do Skierniewic (zmiana lokomotyw, formowanie pociągów), nastąpiła intensywna rozbudowa tutejszej parowozowni. W **1861 r.** zainstalowano obrotnicę o średnicy 12 m, w roku następnym wybudowano wachlarzową halę o 8 stanowiskach, będącą prawdopodobnie zaczątkiem dzisiejszego budynku. Część starej remizy adaptowano na mieszkania i biura. Już w 1865 r. dobudowano do hali cztery stanowiska, a w 1871 r. cztery dalsze. Rozbudowę kontynuowano jeszcze w latach 1874–75 i 1879, osiągając liczbę **24 stanowisk**. Równocześnie modernizowano kanały rewizyjne, żurawie wodne i wodociągi, windy węglowe i inne urządzenia, powiększono składy węgla (1868, 1871).

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 łącznię dla pracowników kolei. Funkcję tą spełniał on przez 99 lat. W ten sposób ukształtowana została zachodnia część zespołu parowozowni, zachowana po kilku modernizacjach do dziś. Dla okresu lat 1887–1914 brak niestety informacji o podejmowanych w parowozowni inwestycjach.

Skierniewicka „szopa” jako ważny strategicznie obiekt padła ofiarą niemieckiej taktyki zniszczeń masowych i tworzenia „pustki komunikacyjnej” na przedpolu wroga. Już **21 października 1914 r.** na rozkaz gen. Ludendorffa **wysadzono w powietrze lub spalono wszystkie jej budynki i urządzenia**. Wycofujące się wojska rosyjskie w grudniu 1914 r. ponownie dokonały zniszczeń oraz ewakuowały tabor, maszyny i dokumentację (stan obiektu w roku 1916 pokazuje zamieszczona na kolejnej stronie pocztówka). Położenie w pobliżu linii frontu w latach 1914–15 nie sprzyjało odbudowie w poważniejszym zakresie.

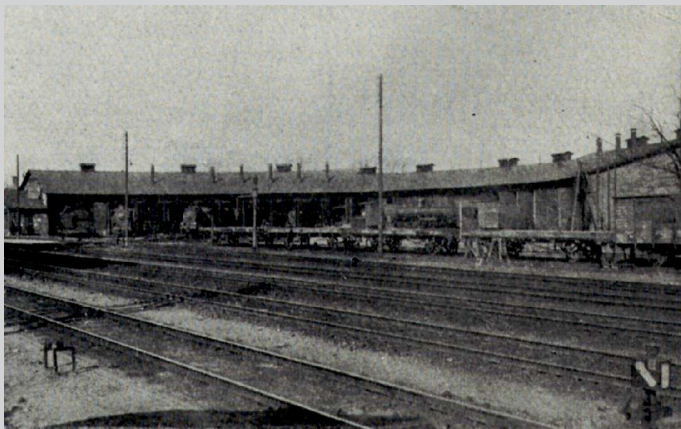
Parowozownia Skierniewice dawniej



Zniszczona w trakcie działań wojennych hala wachlarzowa Parowozowni Skierniewice. Pocztówka z ok. 1916r.

Po zakończeniu I wojny światowej skierniewicka parowozownia była jednym z najwcześniej odbudowanych obiektów stacji. Przywrócenie regularnego ruchu pociągów w pierwszych latach niepodległości wymagało szybkiego uruchomienia zaplecza naprawczego dla mocno poszkodowanego przez działania wojskowe taboru. Zwłaszcza, że szlak dawnej DŻWW od pierwszych niemal dni odzyskanej państwowości miał znaczenie typowe dla magistrali istotnej także w ruchu międzynarodowym. Położona na rozwidleniu tras w kierunku Warszawy i Gdańska, awansowana do roli parowozowni głównej, miała kluczowe znaczenie dla obsługi ruchu towarowego obsługując odcinek Warszawa–Piotrków Tryb. oraz lokalny ruch osobowy. Była ponadto jednostką zwrotną dla maszyn z Kutna.

Halę wachlarzową o **23 stanowiskach** odbudowano z ruin na planie starego obiektu. Wykorzystano fragmenty ściany zewnętrznej, ściany szczytowe i przybudówkę biurową przy torze łowickim. Obrotnica o napędzie ręcznym miała średnicę 16,75 m. W przybudówce do hali mieściło się biuro dyspozytora, pokój maszynistów oraz podręczny warsztat i magazyn montera.



Warsztaty mechaniczne zajmowały osobny budynek na planie litery „L”, położony na miejscu obecnego placu między budynkiem dyspozytora i halą wachlarzową. Nieco dalej na wschód wznosił się budynek biura parowozowni i noclegowni drużyn trakcyjnych (prawdopodobnie piętrowy). Skład węgla, o powierzchni dwa razy mniejszej niż obecnie, miał układ centralny z obrotnicą wagonową i promieniście rozchodzącymi się 5 torami.

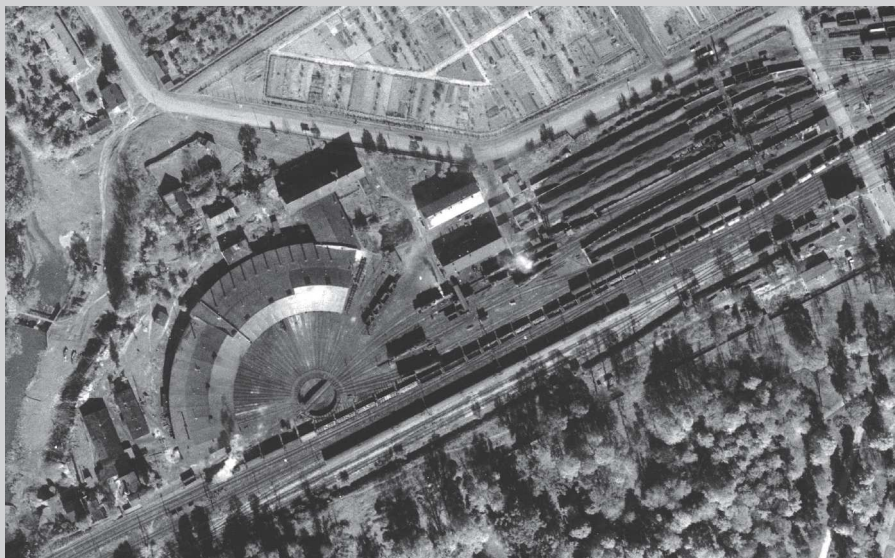
Wprowadzenie do eksploatacji nowych, sprawniejszych parowozów serii Tr21 i Ty23 oraz modernizacja parowozowni w Piotrkowie i Kutnie rozpoczęły wieloletni kryzys prowadzący do stopniowego spadku znaczenia skierniewickiej jednostki. Od momentu wprowadzenia rzeczonych maszyn do eksploatacji pociągi zmierzające do Gdyni i Gdańska nie musiały już tutaj zmieniać lokomotyw. W 1925 r. była to już tylko parowozownia II klasy. W dniu 1.01.1934 r. w Skierniewicach stacjonowało 35 parowozów, półtora roku później ilostan zmniejszył się do 26 jednostek. Na kilka miesięcy przed wybuchem II wojny światowej Skierniewice były już tylko parowozownią pomocniczą z 16 lokomotywami serii Od2, OK127, Ti4, Tp2 i Tp4, obsługującymi lokalne pociągi osobowe, zbiorowe towarowe i manewry. Było to nawet znacznie mniej maszyn, niż torów postojowych w hali wachlarzowej. Wykonywano tu tylko przeglądy okresowe i naprawy bieżące parowozów.

Nieoczekiwany rozwój skierniewickiej parowozowni przyniosła **II wojna światowa**, a zwłaszcza przygotowania do agresji hitlerowskich Niemiec na Związek Radziecki. Przemodelowały one mocno główne kierunki przewozów i sytuację trakcyjną. Już w czasie planowania wspomnianej inwazji, a tym bardziej po jej rozpoczęciu, gwałtownie wzrosły przewozy na liniach równoleżnikowych. Ponadto część transportów ze Śląska na wschód kierowano dawną DŻWW w kierunku Warszawy. Skierniewicką lokomotywnię postanowiono przystosować do obsługi ciężkich parowozów towarowych (serii 58 (Ty23), w przyszłości także 52 i 42) oraz wykonywania bardzo częstych w warunkach wojny napraw rewizyjnych i awaryjnych.

Modernizację rozpoczęto na przełomie lat 1940/41 od powiększenia składów węglowych. Celem tego było uniezależnienie się od rytmiczności dostaw ze Śląska. Wybudowano dwa betonowe zasieki o pojemności ponad 9000 t węgla, wyposażone w trzy mechaniczne windy węglowe systemu *Teudtloff*a. W tym samym czasie podjęto powiększanie hali wachlarzowej. Wymieniono zatem obrotnicę na nową o średnicy 20 m, a ścianę zewnętrzną budynku przesunięto tak, aby uzyskać stanowiska o długości 27 m, przystosowane do obsługi najdłuższych używanych wówczas parowozów. Wzniesiono też halę maszyn w budynku 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 administracyjno-socjalny, gdzie urządzono biura, stołówkę i noclegownię. Inwestycji dopełniała ponadto nowa stacja transformatorowa i suszarnia piasku, kanały oczyszczkowe z wyciągiem szlakowym i żurawiami wodnymi. Na wypadek uszkodzenia obrotnicy od strony ul. Bielańskiej wybudowano trójkąt torów do obracania parowozów.

Parowozownia Skierniewice dawniej

Wszystkie budynki wzniesiono w stylu modernistycznym z czerwonej cegły według znormalizowanych projektów, opracowywanych w Dyrekcji Generalnej Kolei Wschodniej w Krakowie. Na zapleczu wachlarza, powstały ponadto drewniane baraki z częścią warsztatów (ślusarnia, kotłarnia i in.). Nie wykluczone, że pierwotnie służyły one do zakwaterowania robotników budowlanych. 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).



Kompleks parowozowni w Skierniewicach w 1957 r. z lotu ptaka. Brak już jest śladów trójkąta do obracania parowozów (zlokalizowany był na północ od obiektu, tam gdzie widoczne są tereny o charakterze rolniczym). Funkcjonuje jeszcze tor zaopatrujący pompownię (w dolnym lewym rogu).

Źródło: Główny Urząd Geodezji i Kartografii

W pierwszych latach po wyzwoleniu na terenie parowozowni nie zachodziły większe zmiany (zlikwidowano jedynie trójkąt). Zakres pracy obejmował naprawy bieżące, rewizyjne i średnie parowozów oraz naprawy bieżące wagonów. Budowa linii do Łukowa (1954 r.) i wzrost przewozów tranzytowych z zachodu na wschód spowodował przydzielenie do Skierniewic najcięższych polskich lokomotyw – **Ty51**. Od początku lat 1960. szybko przybywało jej pracy. Liczba Ty51 rosła aż do 40 szt. w 1965 r. (przy ogólnej ilości 56 parowozów). Podjęto w związku z tym szereg inwestycji modernizacyjnych. Zainstalowano przede wszystkim nową obrotnicę o średnicy 23 m i nośności 250 t. W hali wachlarzowej wymieniono ok. 1966 r. drewnianą konstrukcję dachu na stalową z trójkątnym świetlikiem kalenicowym. Do budynku od strony północnej dobudowano spawalnię (1964 r.) i kompresorownię (1966 r.), a do wschodniej ściany szczytowej – warsztat (1966 r.). Po wywierceniu studni głębinowych przy wieży ciśnień, w budynku dawnej pompowni obsługiwano już tylko kotły do ogrzewania wody dla funkcjonującej do 1983 r. łaźni. Ujęcie wody na Łupi stopniowo popadło w ruinę.

Parowozownia Skierniewice dawniej



Skierniewicki parowóz Ty51-212, niedaleko od macierzystej parowozowni, prowadzący pociąg towarowy na tzw. linii S-L ze Skierniewic do Łukowa (prawdopodobnie lata 1960.) Maszyny tej serii na około 20 lat zdominowały parowozownię Skierniewice.

Fot. W. Ozdżeński, ze zbiorów M. Zaborskiego

Po elektryfikacji wszystkich linii zbiegających się w Skierniewicach w lokomotywowni pozostały tylko lżejsze parowozy, obsługujące pociągi zbiorowe i manewry – Ty2 i Tr203 (oraz OK127). Parowozownia żyła również dzięki wyspecjalizowaniu się w naprawach parowozów dla Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (DOKP) i przemysłu (w tym w naprawach średnich jako jedyna w okręgu). Rocznie naprawiano tutaj ponad 70 lokomotyw. W **1970 r.** oddelegowano z Kutna do Skierniewic **pierwszą lokomotywę spalinową.**

Ważną zmianę w organizacji pracy lokomotywowni przynosi rok **1980.** W związku z uzupełnieniem o drugi tor odcinka do posterunku Skierniewka konieczne stało się „przesunięcie” obrotnicy. Ponieważ zmiana położenia osi obrotnicy i układu torów prowadzących do hali nie była możliwa, zdecydowano się na nietypowe rozwiązanie: powstała **acentryczna tzw. obrotnica sektorowa**, o niepełnym kącie obrotu.



Zdjęcie lotnicze wykonane w 1990 r. znacząco się różni od stanu z 1957 r. Przebudowie uległa obrotnica, na dachu hali wachlarzowej widoczny jest okopcony świetlik.

Źródło: Główny Urząd Geodezji i Kartografii

Parowozownia Skierniewice dawniej

Od 1983 r. rozpoczyna się kilkuletni okres **modernizacji** obiektów lokomotywowni, związany z przystosowaniem jej do potrzeb trakcji spalinowej i elektrycznej. Wpłynęło to w znaczący sposób na przekształcenie pierwotnego wyglądu budynków. W tym czasie utwardzono i ogrodzono teren, wybudowano garaże samochodowe i nową portiernię. Drewniane bramy wjazdowe do hali zostały zastąpione stalowymi. Elewacje z licowej cegły niestety pomalowano farbami emulsyjnymi. W następnym roku rozpoczęto elektryfikację dojazdu do obrotnicy i kanału 2.



W 1983 r. skierniewicką lokomotywownię odwiedził fotograf Muzeum Kolejnictwa w Warszawie – J. Szeliga. Uchwycił przedstawicieli wciąż dominującej trakcji parowej (parowozy Ty2), ale także lokomotywę spalinową SM42-043, przedstawiciela trakcji, która wkrótce w jednostce nad Łupią miała zacząć grać główną rolę.

Fot. J. Szeliga, ze zbiorów fotograficznych Stacji Muzeum w Warszawie, sygn. 2237.

Lokomotywy elektryczne stacjonowały w Skierniewicach już nieco wcześniej – w połowie 1987 r. na stanie było 15 elektrowozów serii ET21, ale już pod koniec 1988 r. część z nich zastąpiono nowocześniejszymi ET22. Trakcja spalinowa była reprezentowana głównie przez lokomotywy SM42. Mimo to skierniewicka jednostka nie brała już udziału w obsłudze pociągów tranzytowych i dalekobieżnych. Tutejsze maszyny były używane do prac gospodarczych, manewrów, pociągów zdawczych i zbiorowych. **W 1989 r. zakończyły służbę liniową parowozy**, choć ostatni jeszcze przez dwa sezony grzewcze służył jako mobilny kocioł ogrzewczy. W 1991 r. na inwentarzu pozostawało tylko 24 lokomotyw.

Stopniowe zmniejszanie się pracy przewozowej stało się przyczyną szukania dodatkowych zadań. Kontynuowano modernizację zaplecza warsztatowego dla napraw nowoczesnego taboru oraz produkcji części zamiennych. Podjęto też przeglądy rewizyjne i adaptacje wagonów do pociągów sieciowych. Nadal wykonywano naprawy średnie parowozów dla całej dyrekcji. Nadmiar lokomotyw w stosunku do wciąż malejących przewozów i bliskie sąsiedztwo dużych lokomotywowni w Warszawie, Kutnie, Łodzi i Piotrkowie nie dawało szans na rozwój czy choćby przetrwanie. Dnia **31 października 1991 roku lokomotywownia Skierniewice przestała istnieć jako jednostka organizacyjna PKP**. Na czas likwidacji urządzeń i wyposażenia podporządkowano ją lokomotywowni Warszawa Odolany jako oddział zamiejscowy. Praca eksploatacyjna w Skierniewicach ustała z końcem stycznia 1993 r. Do jesieni 1994 r. jedynymi pracownikami PKP pozostawali dozorczy. Zaczęła się też pisać nowa historia obiektu.

Parowozownia Skierniewice współcześnie

Zakończenie typowej pracy eksploatacyjnej w obiekcie można uznać za cezurę czasową zamknięcia historii jego pierwotnego przeznaczenia. Kiedy likwidacja pracy trakcyjnej lokomotywowni Skierniewice była już przesądzona, zaczęła się pisać nowa karta jej dziejów, której głównym autorem miała się okazać nasza organizacja, istniejące od 1987 r. **Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei (PSMK)**. Podjęło ono inicjatywę stworzenia w najstarszej zachowanej parowozowni Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej zaplecza remontowego dla zabytkowego taboru PKP – zbliżał się bowiem wielki jubileusz 150-lecia kolei na ziemiach polskich. Z przyczyn finansowych PKP zrezygnowały jednak ostatecznie z eksploatacji obiektu, nad którym zawisła groźba fizycznej likwidacji lub, w najlepszym razie, przebudowy i adaptacji na cele nie związane z koleją. W tej sytuacji PSMK podjęło się społecznym wysiłkiem (choć nie bez pomocy ze strony Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych i Dyrekcji Generalnej PKP) „zakonserwować” parowozownię jako czynny skansen techniki kolejowej i muzeum zabytkowego taboru. Niestety, nie wszystkie urządzenia udało się uratować przed pocięciem na złom lub wywiezieniem do innych jednostek.



Pierwsze eksponaty PSMK docierały do Parowozowni jeszcze w czasach normalnej działalności jednostki PKP. Jednym z nich był przybyły z cukrowni w Dobrzelinie parowóz przemysłowy TKb.
Fot. A. Paszke.

Równocześnie trwał sprowadzanie już posiadanych pojazdów, które z powodu braku własnego miejsca były grzecznościowo przechowywane poza Skierniewicami. Ponieważ jednak był to początek zbioru, w kolejnych latach odbywało się dalsze gromadzenie eksponatów pozyskiwanych w różnych częściach kraju: lokomotyw i wagonów, często oczekujących złomowania, starych semaforów i innych urządzeń. Przede wszystkim jednak 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 ówczesnego województwa skierniewickiego**. Dopiero ta decyzja administracyjna faktycznie poskromiła dążenia do maksymalnego pozbawienia obiektu jego wyposażenia i powstrzymała prowadzone od 1992 r. działania likwidacyjne.

Parowozownia Skierniewice współcześnie

W końcu grudnia 1992 r., ówczesna Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie **wystąpiła z propozycją przejęcia przez Stowarzyszenie niepotrzebnej już wtedy PKP lokomotywowni.** Po dwóch tygodniach zostawionych władzom PSMK do namysłu, organizacja propozycję przyjęła a Centralna DOKP nadała bieg tej, wtedy nowatorskiej i jak się później okazało dość unikatowej, sprawie. Choć przy ogólnej życzliwości urzędników kolejowych oraz ministerialnych nadchodząca przyszłość mogła wydawać się optymistyczna, to jednak tzw. proza życia i procedury okazały się znacznie bardziej skomplikowane niż się początkowo wydawało. Mimo życzliwości wszystkich stron biorących udział w przekazaniu obiektu, działania trwały niemal dziesięć lat. W trakcie procedur przeniesienia własności obiektu na rzecz Stowarzyszenia uległo zmianie prawo, uniemożliwiając bezpośrednie przekazanie go przez PKP. Konieczne stało się znalezienie innych rozwiązań, które umożliwiłyby stanie się PSMK właścicielem kompleksu parowozowni Skierniewice - to jak można się domyślać oczywiście znacznie wydłużyło cały proces.



Parowozownia w momencie opuszczenia przez ostatnich pracowników PKP była w dużej mierze porzuconym placem budowy pełnym porzuconych w trakcie trwania inwestycji.
Fot. A. Paszke.

Przejmując w końcu 1994 r. całkowitą opiekę na obiektem Stowarzyszenie stanęło przed licznymi nowymi wyzwaniami. I choć obiekt wciąż pozostawał własnością PKP, podejmowane były pewne inwestycje. Przede wszystkim okratowano najważniejsze budynki (najpierw prowizorycznie, a następnie docelowo). Zasypane zostały też wykopy pozostałe po niedokończonym dostosowywaniu hali wachlarzowej do obsługi lokomotyw spalinowych i elektrycznych. Dzięki materiałom torowym dostarczonym przez PKP zamontowano szyny na niemal ukończonych torach 2-4. Z większymi remontami organizacja wstrzymywała się jednak do chwili przejęcia obiektu na własność. Niezależnie od kwestii związanych z nieruchomością organizacja z wsparciem sponsorów realizowała remonty przyszłych ekspozycji powstającej placówki o charakterze muzealnym. Równoległe trwały pozyskiwanie nowych jednostek taboru, ale także wielu innych artefaktów związanych z historią kolejnictwa na Ziemiach Polskich.

Parowozownia Skierniewice współcześnie



Dłgie lata niemal wszystkie pojazdy szynowe docierały do Parowozowni torami. Czasami wiązało się to z kilkudniowym ich konwojowaniem w trakcie przejazdu w rozkładowych pociągach towarowych. Tak dotarli i w 2001 r. wagony kryte pochodzące ze skarżyskiej fabryki *Mesko*.

Fot. A. Ciechański

W końcu udało się pokonać wszystkie problemy natury formalno-prawnej i dopiero **8 listopada 2002 r. PSMK stało się pełnoprawnym właścicielem zasadniczej części kompleksu byłej skierniewickiej parowozowni** (oprócz dawnego budynku socjalno-warsztatowego, co do którego ówczesne władze Skierniewic miały inne plany).

Przejęcie obiektu na własność umożliwiło podjęcie nowych aktywności i prac remontowych na znacznie większą niż dotąd skalę. M.in. dzięki **wsparciu Miasta Skierniewice** odbudowano brakujące tory i posadzki wewnątrz hali wachlarzowej, a także bramę wjazdową prowadzącą na kanał nr 12. W kolejnych latach wysiłek członków PSMK koncentrował się na remoncie obrotnicy (zabudowa nowych podkładów, renowacja mostu itp.) oraz sukcesywnej wymianie podkładów w najbardziej wyeksploatowanych fragmentach torowiska, obejmujące także bardziej skomplikowane prace przy rozjazdach. Prace tego typu są i wciąż będą kontynuowane w najbliższych latach. Konieczne też się stało pełne ogrodzenie terenu i odseparowanie go od skierniewickiej stacji.



Prace torowe wykonywane były początkowo głównie ręcznie. Z czasem doświadczenie członków PSMK jednak wzrosło na tyle, że stała się możliwa większa ich mechanizacja.

Fot. A. Ciechański

Parowozownia Skierniewice współcześnie

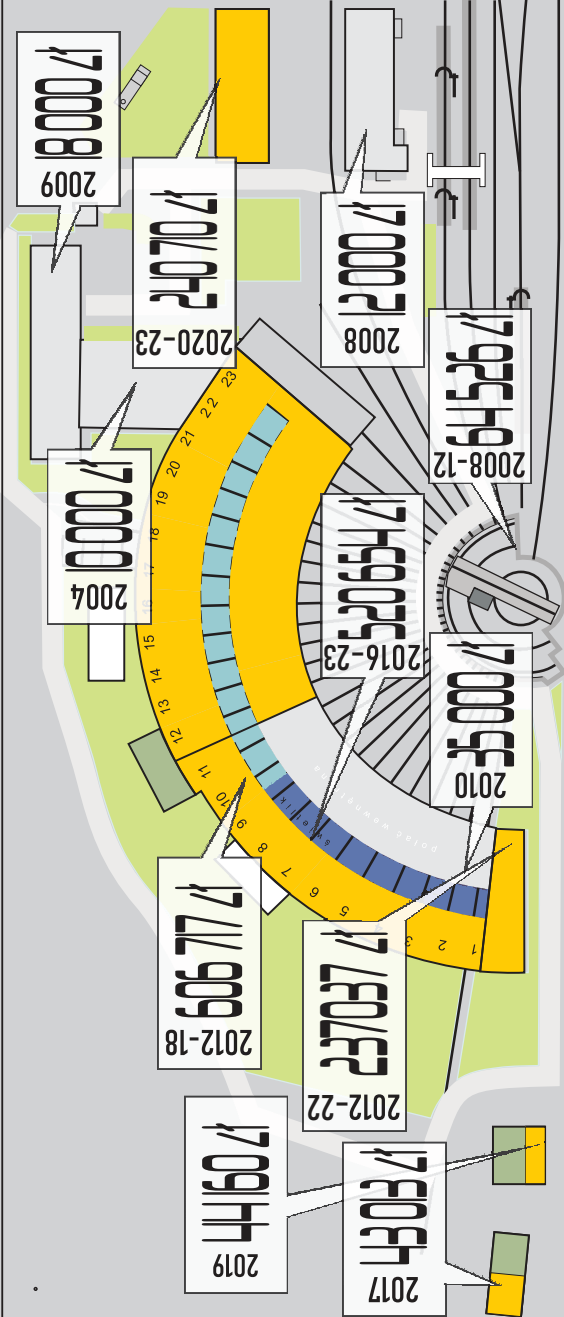
W 2012 r. otworzył się nowy rozdział w dziejach gospodarzenia PSMK w Skierniewicach – **rozpoczęły się szerokokrojone prace remontowe budynków kompleksu skierniewickiej Parowozowni**. Wymagało to od członków Stowarzyszenia opanowania umiejętności ubiegania się o środki publiczne na prace przy zabytkach, przede wszystkim w konkursach organizowanych przez różne instytucje publiczne. Dla dalszego funkcjonowania obiektu najważniejszy niewątpliwie jest rozległy **dach hali wachlarzowej**. Stąd szczególnie nacisk na jego rewitalizację – od 2012 r. udało się **wymienić jego poszycie na ponad 3/4 jego powierzchni**. Wraz z postępowaniem tych prac możliwa stała się stopniowa odbudowa oszklenia świetlika wspomnianego tu budynku. Zwiększyło to znacząco możliwości udostępniania ekspozycji taboru turystom indywidualnym, zwłaszcza samodzielnie, bez opieki dotąd niezbędnego przewodnika. Towarzyszyły temu działania w **najstarszej części hali wachlarzowej** – tzw. przybudówce łowickiej. Odbudowano tu nie tylko dach, ale zaczęto też adaptować ją do funkcji **interaktywnej wystawy dotyczącej mechanicznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym**. W 2017 r. do grona remontowanych obiektów doszła znajdująca się nad rzeką Łupią tzw. **pompownia**, a w 2019 r. **sąsiadująca z nią dawna wieża wodna**. W 2020 r. rozpoczęta została **kompleksowa rewitalizacja dachu dawnego budynku socjalno-biurowego**. Po jej zakończeniu będzie on pełnić dwojakie funkcje. Parter zostanie tu częściowo przeznaczony na cele wystawiennicze, piętro natomiast, odwołując się do pierwotnego przeznaczenia, stanie się zapleczem socjalnym dla wolontariuszy działających w parowozowni.

Wszystkie opisane powyżej prace są prowadzone dzięki wsparciu szerokiego spektrum instytucji – przede wszystkim administracji publicznej takich jak:

- **Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego;**
- **Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków;**
- **Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego;**
- **Miasto Skierniewice;**
- oraz środków pochodzących z **1% i 1,5% podatku** i sponsorów, a także wypracowanych przez Stowarzyszenie.



Własna Parowozownia stała się szybko dla członków PSMK jednym wielkim wyzwaniem – szybko się okazało, że prace fizyczną musiała zastąpić praca w zaciszu biurowym, brudne stroje robocze – eleganckie ubrania wizytowe, a młotki i mityczne szlifierki kątowe – kalkulatory oraz laptopy.
Fot. A. Ciecharński



Przed nami jeszcze około:

17000052



1718181

Wydatkowijszy już ponad:

Parowozownia Skierniewice współcześnie

Dopóki Parowozownia nie była własnością organizacji, dopóty nie była jakoś specjalnie udostępniana do zwiedzania. Inną sprawą jest, że świadomość o jej rodzącej się roli muzealnej była raczej wiedzą dostępną dla wąskiej grupy miłośników dawnej kolei. Niemniej jednak już **w maju 1996 r. gościła ona I. Ogólnopolski Rajd Zabytków Techniki**, który w całości został przygotowany przez dwie organizacje hobbistyczne: Club Antycznych Automobili i Rajdów oraz nasze Stowarzyszenie. Dało to początek wielu podobnym odwiedzinom miłośników *old- i youngtimerów* ciągnących się po dziś dzień. Początkowo po przejęciu terenu i budynków na własność otwieranie się obiektu na szerokie społeczeństwo miało charakter okazjonalny. **W 2003 r. było to z okazji Dni Austrii oraz Dnia Dziecka**. Miał też miejsce plener plastyczny dla podopiecznych skierniewickich Warsztatów Terapii Zajęciowej. Rok później ten ostatni *event* zaowocował **Warsztatami Animacji Kulturalnej Parowozownia 2004** – wydarzeniem o charakterze międzynarodowym, częściowo dostępnym także dla wszystkich zainteresowanych. Wydarzenie tego typu, o podobnej skali odbyło się jeszcze w 2006 r. (*Międzynarodowy Festiwal Karawana 2006*). **W 2004 r. odbyła się też pierwsza impreza rocznicowa - 50-lecie linii Skierniewice–Łuków.**



Dni Otwarte Parowozowni Skierniewice zyskały dużą popularność, zwłaszcza wśród najmłodszych fanów kolei.
Fot. A. Ciecharński

Obserwacje poczynione w trakcie tych imprez sprawiły, że **w maju 2005 r. ruszyło udostępnianie parowozowni turystom w trakcie regularnych Dni Otwartych**, które odbywały się w pierwsze soboty miesiąca od maja do października oraz przy okazji Skierniewickiego Święta Kwiatów, Owoców i Warzyw. Przez wiele lat, przy okazji listopadowego Święta Kolejarza, organizowaliśmy spotkania z byłymi pracownikami naszej Parowozowni. **W maju 2010 r. do kalendarza imprez realizowanych przez nas w Skierniewicach dołączyła Noc Muzeów**. Warto podkreślić, że byliśmy tu prekursorami – przed nami w grodzie nad Łupią nikt nie podejmował wcześniej takiej inicjatywy. **W 2011 r. parowozownia rozszerzyła swoją funkcję kulturalną o teatralną i muzyczną** – na kilka lat w jej progach zagościła **Dominika Dawidowicz** i prowadzona przez nią **Grupa Teatralna Banana Perwers**.

Parowozownia Skierniewice współcześnie

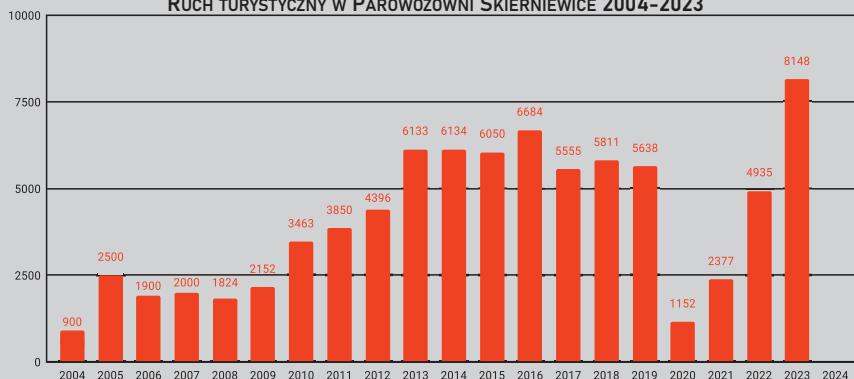


Kolejowa Noc Muzeów, to okazja zobaczenia wnętrza oraz zbiorów Parowozowni w innym świetle.
Fot. A. Skieterska

Od 2016 r. we wnętrzach najpierw hali maszyn, a następnie hali wachlarzowej odbywa się gala rozdania nagrody **Parowozów Kultury** przyznawanej przez władze Miasta Skierniewice osobom i podmiotom szczególnie zaangażowanym w życie kulturalne grodu nad Łupią. W trakcie **Kolejowej Nocy Muzeów 2022 po raz pierwszy liczba odwiedzających nasz obiekt jednego dnia przekroczyła 1000 osób (dokładnie wyniosła 1239 osoby)**. W 2023 r. nastąpiła prawdziwa rewolucja w organizacji Dni Otwartych – w odpowiedzi na zmieniające się otoczenie (m.in. ograniczenia w handlu) zostały rozszerzone także na niedziele sąsiadujące z pierwszymi sobotami miesiąca. Zarazem był to rekordowy rok w całej historii udostępniania Parowozowni – do połowy października liczba zwiedzających przekroczyła pierwszy raz **8000 osób**.

Przyszłość tego historycznego zespołu obiektów związana już na zawsze będzie z funkcją pielęgnowania i propagowania tradycji polskiego kolejnictwa, realizowaną przez stopniową rewaloryzację zabytkowych budynków i budowli oraz organizację ekspozycji taboru i techniki kolejowej. Chcielibyśmy, aby Parowozownia, która przez ponad półtora wieku wpisała się w krajobraz kulturowy regionu, w dalszym ciągu była jego istotnym i żywym składnikiem.

RUCH TURYSTYCZNY W PAROWOZOWNI SKIERNIEWICE 2004-2023



Parowozownia Skierniewice współcześnie

W parowozowni zgromadzono wiele cennych przedmiotów, urządzeń technicznych, a przede wszystkim ponad setkę wagonów i lokomotyw. Niektóre liczą sobie ponad 120 lat, co najmniej kilka jest unikatami na skalę europejską. Większość zabezpieczonych pojazdów nadal oczekuje remontu.

Odbudowy eksponatów zostały zapoczątkowane jeszcze **w latach 1990**. Na pierwszy *nomen omen* ogień poszedł parowóz wąskotorowy **Las 1984**, który został przywrócony do ruchu w skierniewickiej parowozowni jeszcze rękoma wykwalifikowanych warsztatowców PKP. Kilka kolejnych lat był on eksploatowany na kolejach wąskotorowych państwowego przewoźnika (przede wszystkim w Elku), a po zakończeniu ich normalnej eksploatacji powrócił do Skierniewic jako statyczny eksponat. Na fali przygotowań do warszawskiej odsłony kolei udało się skłonić **Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Łapach**, by jako sponsor odbudowały do ruchu unikatowy akumulatorowy zespół trakcyjny systemu **Wittfleda**. Ten wyprodukowany w 1913 r. w Prusach pojazd niestety ostatecznie nie został, pomimo pieczołowitej odbudowy, doprowadzony do stanu umożliwiającego prowadzenie nim pociągów historycznych. W tym samym czasie podobnego przedsięwzięcia podjął się **Zakład Naprawczy Taboru Kolejowego w Ostródzie** należący do ówczesnej **Dyrekcji Eksploatacji Cystern CPN** - dzięki ich wsparciu blask odzyskała **austrowęgierska cysterna** z początku XX w. Kolejne większe prace tego typu Stowarzyszenie prowadziło już we własnym zakresie. Tak renowacji i przywróceniu sprawności technicznej poddano lokomotywy spalinowe **LS40-4572** (1956 r.) i **LS60-143** (1963 r.) oraz wózek motorowy **WM5-872** (1964 r.). Do stanu wystawowego został też doprowadzony rękoma wolontariuszy polski parowóz **O149-4** (1951 r.). Ważnym krokiem była kompletna odbudowa tzw. **fakultatiwagena** z 1889 r. Zrekonstruowany został on jako wagon IV klasy, a wszystko to odbyło się przy okazji realizacji projektu edukacyjnego **Warsztaty Edukacji Technicznej „Parowozownia”** wspartego z unijnego programu **Młodzież**. Wspomniane dwa wagony były asumptem do rozwijania idei **Stuletniego pociągu PSMK**, który osadzony miał być historycznie w dwudziestolecie międzywojennym. W ostatnich latach zasilony został on odbudowanymi dwoma pojazdami - **wagonem krytym** produkcji węgierskiej z 1910 r. oraz **niskoburtową węglarką** pochodzenia czeskiego. Walna część pierwszego z remontów odbyła się dzięki projektowi *Polak-Węgier dwa bratanki – i do kolei, i do szabli i do szklanki*. *Upamiętnienie transportu węgierskiej pomocy wojskowej z sierpnia 1920 r.* zrealizowanego z programu **Fundacji Banku Gospodarstwa Krajowego im. J. K. Steczkowskiego Moja Mała Ojczyzna**. Spółka **Tramwaje Warszawskie** natomiast pieczołowicie odbudowała pochodzącą z 1928 r. akumulatorową lokomotywę manewrową produkcji niemieckiej firmy AEG. Dzięki **PKP Energetyka** do zbiorów PSMK trafił po renowacji sprawny technicznie pojazd specjalny **SR71-04** (1973 r.). Kolejne jednostki taboru w momencie powstawania broszury były poddawane pracom renowacyjnym.

Parowozownia Skierniewice współcześnie



Idea Stuletniego pociągu PSMK nabiera realnych kształtów.
Fot. S. Polit

Parowozownia to jednak nie tylko zbiory taboru kolejowego, ale także największa w Polsce i najbardziej przekrojowa **kolekcja urządzeń sterowania ruchem kolejowym** (usrk), z których część od 2011 r. jest ekspozycyjna w ramach stale rozbudowywanej ich interaktywnej wystawy w dawnym budynku magazynowym. Przygotowane też już jest częściowo miejsce, gdzie pokazywane będzie działanie mechanicznych urządzeń tego typu oraz ekspozycyjne będą pod dachem także związane z nimi urządzenia sygnalizacyjne. Stworzona została także **kolekcja artefaktów związanych z telefonią kolejową**, z których największym eksponatem jest obecnie skompletowana kolejowa automatyczna centrala telefoniczna. Na swoją kolej wciąż oczekują mniej oczywiste przedmioty związane z funkcjonowaniem kolei – mundury, sztandary czy wyposażenie pomieszczeń kas biletowych oraz wiele innych. Stowarzyszenie zgromadziło też **zasób biblioteczny** oraz unikatową **dokumentację techniczną** – w przyszłości będą one udostępniane w postaci oryginalnej i zdigitalizowanej. Charakter dydaktyczny mają przygotowane przez wolontariuszy PSMK **symulatory współczesnych lokomotyw - spalinowej i elektrycznej**. Na swoją kolej oczekuje makieta kolejowa w skali H0 – póki co jej rolę spełnia kolej ogrodowa położona w pobliżu wejścia na teren.



Nasza interaktywna wystawa urządzeń sterowania ruchem kolejowym jest najnowszą atrakcją. Cel odwiedzin najmłodszych.
Fot. A. Ciechanski

Wspólnie dla Parowozowni Skierniewice

Parowozownia w obecnym kształcie nie funkcjonowałaby, gdyby nie **wolontariusze**. Prowadzą oni działania przy renowacji eksponatów, utrzymaniu terenu, a także przy udostępnianiu bezpłatnym obiektu wszystkim zainteresowanym. Wiele działań na rzecz rozwoju wolontariatu jest realizowanych dzięki pozyskiwanym przez członków PSMK środkom zewnętrznym. Biorąc pod uwagę specyfikę działalności organizacji nie jest to łatwe – rzadko które programy skierowane do NGO's uwzględniają specyfikę podmiotów opiekujących się obiektami zabytkowymi. Jednym z wyjątków są tu programy **Narodowego Instytutu Dziedzictwa (NID)** – najpierw pod nazwą **Wolontariat dla dziedzictwa**, a następnie realizowany w kolejnych latach jako **Wspólnie dla dziedzictwa**. Nasze Stowarzyszenie praktycznie od początku jest niemal stałym beneficjentem przekazywanych w ich ramach środków.



Parowozownia Skierniewice to także miejsce realizacji działań na rzecz włączenia wolontariatu w działania na rzecz poprawy stanu i promocji dziedzictwa kulturowego.

Fot. A. Ciechański

Dzięki *Wolontariatowi dla dziedzictwa* oraz *Wspólnie dla dziedzictwa* PSMK pozyskało wolontariuszy zarówno wspierających jego działania akcyjnie, jak również takich (co szczególnie cieszy), którzy zachęteni udziałem we wspartych przez NID projektach, dołączyli do stałego grona osób działających na rzecz skierniewickiej parowozowni. Jednak oprócz rozwoju niezwykle istotnego kapitału społecznego, ważne są także efekty bardziej widoczne dla gości obiektu oraz pasażerów mijających go pociągów. W pierwszych edycjach programów odświeżeniu uległy częściowo ogrodzenie czy też niektóre jednostki taboru. W kolejnych latach jego uczestnicy sukcesywnie uzupełniali oszklenie otworów okiennych, poskramiali zieleni czy usuwali efekty wandalizmu oraz nieporządków ciągnących się jeszcze z czasów poprzedniego właściciela parowozowni. Efektem działań wolontariuszy jest także stale rozbudowany system tablic ułatwiających samodzielne zwiedzanie obiektu oraz poruszanie się po jego terenie. Bez biorących udział w projektach wspartych przez NID byłoby trudniejsze przeprowadzanie w parowozowni wydarzeń promujących dziedzictwo kulturowe.

O Polskim Stowarzyszeniu Miłośników Kolei

Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei (PSMK) jest organizacją społeczną, skupiającą fascynatów piękną dawną koleją z całej Polski. Stowarzyszenie działa od **1987 r.** m.in. na rzecz: popularyzacji tematyki kolejowej w społeczeństwie, popierania indywidualnych i społecznych zainteresowań kolejnictwem, dokumentowania historii polskich kolei oraz prowadzenia aktywnej formy ochrony zabytków kolejnictwa. Szczegółowe cele działalności PSMK i metody ich realizacji sprecyzowane zostały w § 6 i 7 Statutu.

Stowarzyszenie współpracuje z jednostkami organizacyjnymi Grupy PKP, Państwową Służbą Ochrony Zabytków, wydawnictwami i filmem, służąc swoją wiedzą historyczną i pomocą w dziele ochrony materialnego dziedzictwa tej szczególnie cennej części naszej cywilizacji, jaką jest kolej.

Najważniejszym przedmiotem działalności PSMK jest organizacja własnego, żywego muzeum dawnej kolei na terenie zabytkowej Parowozowni Skierniewice. Pragniemy, aby historia każdego zgromadzonego pod jej dachem pojazdu i urządzenia stanowiła pretekst do inteligentnej rozrywki i edukacji, zachęcając do samodzielnego pogłębiania wiedzy i rozwijania osobowości każdego, kto się z nią zetknie. Tradycje skierniewickiej „szopy” sięgają początków Drogi Żelaznej Warszawsko – Wiedeńskiej sprzed półtora wieku, a zręby pod część obecnej zabudowy położono z górą 160 lat temu. Jest to zatem jedna z najstarszych parowozowni, które do dziś nie utraciły swych pierwotnych funkcji.

Działalność Stowarzyszenia opiera się na pracy społecznej członków i wolontariuszy oraz rzeczowej pomocy naszych sympatyków – osób i instytucji doceniających potrzebę niekomercyjnych działań w sferze kultury. Materialną podstawę tworzą składki członkowskie oraz darowizny Sponsorów. Członkiem PSMK może zostać każda osoba pełnoletnia (młodzież od 16 do 18 roku życia za zgodą rodziców) po:

- złożeniu wypełnionej deklaracji ze zdjęciem,
- odbyciu rozmowy kwalifikacyjnej – na pierwsze spotkanie zapraszamy do skierniewickiej Parowozowni.

Oprzyjęciu w poczet członków PSMK decyduje Zarząd Główny, podejmując stosowną uchwałę na najbliższym zebraniu. Odbiór legitymacji może nastąpić po opłaceniu składek członkowskich za minimum 6 miesięcy. Składka członkowska wynosi **25 zł** miesięcznie, przy czym uczniom, studentom i emerytom przysługuje zniżka 50%. Wpłaty można dokonywać bezpośrednio na ręce Skarbnika lub na konto bankowe Stowarzyszenia.

Od członków Stowarzyszenia oczekujemy zaangażowania w działalność statutową realizowaną w skierniewickiej Parowozowni; pozyskiwanie eksponatów, działania organizacyjne lub inne, rozwijane zgodnie z osobistymi zainteresowaniami. Jeśli chcesz w ramach Stowarzyszenia rozwinąć w sposób szczególny jakąś dziedzinę kolejowego hobby (modelarstwo, imprezy kolejowe, działalność propagacyjna...), możesz zostać jej animatorem!

Nasze szeregi są zawsze otwarte dla ludzi aktywnych i zaangażowanych w ideę popularyzacji kolei i pielęgnowania jej tradycji.



PAROWOZOWNIA SKIERNIEWICE



KRS: 0000216091

Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei
Pl. Defilad 1 (Muzeum Techniki), 00-901 Warszawa

www.psmk.org.pl



facebook.com/PeSeMKa