

Wycieczki – Sierpc

Cel wycieczki: Skierniewice

Data: 11 grudzień 2001

Uczestnicy: Paweł Radecki, Piotr Chorąży, Dariusz Głogowski

Od kilku dni pada śnieg, mamy cichą nadzieję, że w dniu naszej wycieczki nie będzie padało tak bardzo, opatrność czuwa nad nami - nie pada, nawet temperatura jest dodatnia. Piotrek zabiera mnie spod bloku około 6:30 do Darka dojeżdżamy zbyt wcześnie, czekamy na ulicy Krzemienieckiej odkrobując samochód z nocnego lodu.

Nieomal punktualnie o siódmej pojawia się "Głogulec" z olbrzymią torbą kanapek i termosem z herbatą, zapamiętaj drogi internauto ten rekwizyt odegra on, bowiem niebagatelną rolę w tej opowieści. Miasto i międzystanowa jedyńka odśnieżone jedzie się gładko ruch o tej porze jeszcze niewielki. Pierwszy punkt programu to cukrownia w Leśmierzu.

Przy bramie kolejowej w okolicy mostu na Bzurze odnajdujemy bodaj ostatni ślad po sieci wąskich torów leśmierskiej cukrowni.

Jest to nietypowe skrzyżowanie toru normalnego ze splotem torów wąskich o trzech szynach o szerokości sześćset i siedemset pięćdziesiąt milimetrów.

Przy dużym placu pełniącym rolę ładowni spotykamy wagony będące własnością cukrowni, które dla miłośnika kolei są prawdziwym rarytasem Wśród dwuosioowych krytych wagonów z drewnianym szalunkiem jest wagon z numerem zakładowym 5 pochodzenia niemieckiego Linke & Hofman Werke 1913 Breslau, typu "Dresden". Z całym tym inwentarzem, na co dzień pracuje SM30 - 809, niestety w dniu wycieczki schowana przed naszymi obiektami.

Zmieniły się odrobinę warunki, na drodze nie widać asfaltu zwalniamy a i tak na jednym z zakrętów wyrzuca nas na zewnątrz całe szczęście, że nic nie jedzie z przeciwka, robi nam się ciepło w pewnej części ciała, zwalniamy do 40km/h musimy wyrwać się na główną drogę, w przeciwnym razie będziemy mieli opóźnienie. Mijamy jeszcze dwóch, którzy skończyli podróż w rowie i czekają na pomoc, wypadamy na jedynekę przyspieszenie wciska nas w fotele, Darek po raz drugi zabiera się do kanapek. Odbijamy na chwilę i odwiedzamy Strzelce Kujawskie, urokliwą stację z sygnalizacją kształtową jak się potem okaże działającą, budynek w całkiem dobrym stanie niestety zamknięty, PKP wychodzi z założenia, iż ci nieliczni podróżni, którzy odjeżdżają stąd mogą przyjść chwilę przed odjazdem, swojego pociągu i rzeczywiście tak się dzieje. Zamykają się zapory, w oddali słychać turkot kół, Piotrek twierdzi, że to pociąg z cysternami, nie wierzymy mu po chwili ukazuje się "byk" ET22-862, semafony podniesione, przepiękny widok, stacja ośnieżona powoli mija nas długi skład cystern, jednak miał rację.

Jeszcze rozglądamy się w poszukiwaniu śladów nieistniejącej kolei wąskotorowej opisanej w artykule Pana Juliana Dąbrowskiego w Parowoziku 3/91, która zgodnie z tym, co pisze autor została zlikwidowana w końcu lat sześćdziesiątych.

Była to kolejna wąskotorówka cukrownicza w tym rejonie łącząca Łanięta z Dobrzelinem gdzie mieści się do dziś cukrownia (bardzo ciekawy skład wagonów na boczniczy normalnotorowej).

Dalej naszym celem jest Sierpc i "gagariny", które mamy nadzieję tam zobaczyć oraz parowozownia a raczej to, co po latach świetności pozostało.

Przeprawa przez Wisłę w Płocku zajmuje nam prawie dziesięć minut, jakoś docieramy na drugi brzeg zostawiając wąskie gardło za sobą, dziwny jest bezwład władz, które nie mogą sobie poradzić z tak błahym dla innych nacji problemem.

W bazie paliw Płockiej Petrochemii pusto, nie ma żadnego taboru z wyjątkiem SM42-200, świetnie, "gagariny" muszą być w Sierpcu lub gdzieś po drodze.

Mijamy po drodze cegielnię niestety po kolejce zostały tylko ślady, zatrzymujemy się na "sekundę" (niezmiernie spodobało mi się to określenie autorstwa pana Piotra Rudzkiego, przepraszam, że cytuję bez jego zgody - patrz KMiD nr 2/2002) w Proboszczewicach oglądamy zdewastowany budynek dróżnika i szkielet wagonu towarowego Kdt.

Znów w drodze, z nadzieją na zobaczenie ST44 zatrzymujemy się w polu opodal miejscowości Gozdowo, Piotrek jako nasz zwiadowca przykładą ucho do szyny i obserwuje układ śniegu na niej, wszystko wskazuje, że coś jechało w stronę Płocka, pytamy robotników w pobliskim zakładzie, nie, nic nie jechało, ale niedługo będzie jechać, okopujemy się, przepiękny krajobraz, piękny jest nasz kraj tylko nie chcemy lub nie potrafimy tego dostrzec Dość długo czekamy bezskutecznie, robotnicy musieli przeoczyć jadącą lokomotywę, później okaże się, że tak właśnie było, ruszamy do Sierpca, decyzja słuszna ze wszechmiar, już z daleka dojeżdżając do stacji widzimy stojący "gagarin" oraz manewrującą "sukę" SU45-210 zastępującą na manewrach tego dnia zepsutą SM42-119, pełny odlot wpadamy jak dzicy między pociągi i o dziwo nikt nas nie przegania, nawet wyglądający z nastawni, nastawniczy lub może inny ważniejszy kolejarz wyraźnie nas ignoruje, nie przeszkadzają im tu miłośnicy kolei czy co.

Piotrek długo i cierpliwie tłumaczy nam, że nikt nas nie goni, bo wszyscy przyzwyczaili się do hord takich maniaków jak my, w późniejszych rozmowach dowiedzieliśmy się, że w lokomotywowni gościli nawet entuzjastów kolei z Japonii.

Idziemy do dawnej szopy, wyremontowana, ale pusta, firma, która miała w niej remontować wagony podobno zbankrutowała, zostały wspomnienia i sterty przemoczonych dokumentów walających się po całym terenie, na przegniłych szczątkach wagi służącej do ważenia wózków z węglem przy nawęglaniu odkręcamy tabliczkę inwentarzową, zbieramy trochę różnych papierów głównie zapotrzebowania na paliwo i idziemy pogadać z

kolejarzami.

Wielu z nich jeździło na parowozach i świetnie pamięta czasy pary, pokazujemy im numer KMID, w którym jest obszerny artykuł właśnie o Sierpcu kilku rozpoznaje swoich kolegów, mówią o tym z wyraźnym wzruszeniem, rozumiemy ich każda podróż w czasie przynosi ze sobą ogromny ładunek emocjonalny. Oglądamy tory tworzące trójkąt nawrotny, dla tych, którzy nie byli w Sierpcu infaucja w tamtejszej lokomotywowni nie ma obrotnicy, przechodzimy obok Ol49-107 będącej w coraz gorszym stanie, pytamy dyspozytora o czas odjazdu wahadła z cysternami do Płocka i uzyskawszy zapewnienie, że odjadą w przeciągu pół godziny postanawiamy udać się w plener i tam zrobić kilka fotek.

Po drodze wstępujemy do sklepu spożywczego, gdzie pani sprzedająca dary niebios nie może uwierzyć, że ktoś chce robić zdjęcia pociągom.

Zaczynamy się na przejeździe na przedmieściach Sierpca i czekamy delektując się dobrze schłodzonym roztworem chmielu, siodu i krystalicznie czystej okolicznej wody. Mijający nas kierowcy wytrzeszczają oczy ze zdumienia na masce malucha leży kilka aparatów, stoją butelki a jeden człowiek w żółtej kurtce (Piotr Choraży) stoi na jego dachu i przez potężną lornetkę wojskową obserwuje okolice, dlatego tak lubię nasze wycieczki, oprócz czystej radości, którą niesie obcowanie z ulubionymi kolejami, ten szczeniący luz pozwalający, choć na kilka chwil zapomnieć o kłopotach, o tym ile ma się lat, o krępujących zakazach i nakazach.

Doczekaliśmy się, co prawda czekaliśmy prawie godzinę, ale warto było, zza zakrętu wychodzi z ogromną szybkością jak na taki skład "gagarin" z cysternami, stoimy trochę za daleko, ale zdjęcia się udają a wrażeń nikt nam nie odbierze.

Wracamy na stację i teraz dopiero, zaczyna się gonitwa, nikt z nas dziś nie potrafi odtworzyć kolejności naszego przemieszczania po stacji i najbliższej okolicy, jedno jest pewne, mimo obycia z miłośnikami, nie co dzień mieszkańcy Sierpca widzą podjeżdżającego do zamkniętego przejazdu malucha którego trzech podejrzanych typów zostawia na środku szosy, biegnie w stronę szlabanu robiąc w biegu zdjęcia odjeżdżającego pociągu.

Odrobinę zgłodnieliśmy, choć Darek ciągle podjadał, jedziemy w stronę dwóch mostów na rzece Skrwa mając nadzieję, że po zrobieniu zdjęć, znajdziemy jakiś bar, Pierwszy z nich na linii toruńskiej, okazały wysoko na nasypie, kratownicowy, podobno w opłakanym stanie, drugi na linii brodnickiej o podobnej konstrukcji. Piotrek przedziera się przez pola, aby sfotografować pierwszy z nich, my czekamy przy samochodzie, jedziemy w okolice drugiego, obok mijamy zajazd, idziemy nad rzekę, przed mostem płytkie rozlewisko, opodal mostu mały jaz i coś, co kiedyś było z pewnością czynnym młynem.

Wysyłamy Darka do zajazdu, ma zamówić jedzonko, Piotrek upiera się żeby wejść na lód i sfotografować most ze środka rzeki, lód jest cienki a w okolicy jazu załamuje się, próbuje go od tego odwieźć, ale to uparciuch, pozostaje mi znaleźć jakąś gałąź i spróbować go asekurować, Piotrek jest już prawie na środku słyszę wyraźnie chrzęst lodu, niestety muszę też wejść, bo Piter nie zabrał swojego aparatu, podaję mu mojego wiernego Zenita, mając nadzieję, że krucha skorupa wytrzyma.

Uff, nie pękł, udało się przeżyć, Darek nas woła niedługo będzie gotowe jedzenie, chwilę tracimy na upodobnienie się do ludzi, Piotrek zmienia przemoczone skarpety, buty mokre, wkłada na nogi torebki foliowe, jest to jakiś sposób na względnie suche nogi, dochodzi godzina 18 idziemy coś zjeść w ludzkich warunkach. Odprężeni i zniewoleni przez smaczny obiad a może kolację wracamy na stację, ciężko robić zdjęcia rozglądamy się za pamiątką, jest ramie od semafora wyrzucone na stertę złomu, nie udaje nam się go podnieść może przymarzło, może jest razem z całym jarmem, Darek wyszperał palnik naftowy do lampy zwrotnicowej w idealnym stanie, czas na nas.

Czy pamiętasz drogi czytelniku termos, któremu los przeznaczył rolę w ostatnim akcie naszej opowieści, otóż nadeszła chwila jego występu.

Przygotowujemy się do powrotu, Piotrek układa w bagażniku statyw, ja poprawiam tak zwaną garderobę, Darek wysiadł na chwilę, zerkamy w jego stronę. Stoi, a z tylnej części ciała unosi się para, wylała się herbata, o czym Darek jeszcze się nie dowiedział.

Surrealistyczność tego widoku powoduje, że obaj z Piotrkim wybuchamy dzikim śmiechem, całe szczęście, że Darek ma poczucie humoru i nie chce nas zamordować, podkładamy mu jakiś stary koc wytrzaśnięty z bagażnika, i już w zasadzie po sprawie, ale legenda przetrwa i długo będzie opowiadana w klubie przy ognisku i szklanicy wina.

Powrotna droga czasami jest pozornie dłuższa, czasami mija błyskawicznie, do Płocka nieźle, przed nim ustawiamy się za olbrzymią holenderską cysterną, pokonanie drogi do mostu i sama przeprawa zajmują nam ponad 25 min. można dostać szału, wreszcie udaje się nam wydostać z miasta pozostawiamy kilka słów powszechnie uważanych za obraźliwe pod adresem powszechnie znanym.

Jesteśmy jednym z niewielu samochodów osobowych na szosie, wokół olbrzymie ciężarówki, mimo kiepskich warunków, jadące stanowczo za szybko, muszę przyznać, że takie towarzystwo jest ogromnie stresujące. W okolicach Krośniewic Piotrek proponuje odwiedzenie wąskotorówki, jest dość późno, ale w zasadzie to po drodze.

Cicho ciemno zapada noc głucha, a tu skrada się mimo niezłego o tej porze mrozu, trzech companieros, do dziś dziwię się, że ludzie mieszkający w budynku stacyjnym zamykali tylko okna, nie wzywając przy tym policji. Przedzieramy się przez chaszczę pośród zalegającego złomu szczątków rumuńskich lokomotyw i wagonów, zaglądamy do szopy przez okno, stoi tam, Px48-1902 który latem był w Ozorkowie, o czym z pewnością napiszę, a także wagon motorowy Mbx1 168.

Taka cisza wokół i rześkie powietrze, odczuwam jakiś irracjonalny żal i niepokój gdzieś w głębi, odjeżdżamy. Tradycyjnie pracowicie dziobię przednią szybę, Darek śpi z odchylną głową i rozdziawioną paszczą, coraz bliżej domu, "wyrzucamy" "Głogulca" gdzieś po drodze coś tam ma do załatwienia, cześć i czołem. Jeszcze chwil kilka i podjeżdżamy pod mój blok, trochę przemarzłem, ale warto było.

Relację spisał Paweł Radecki



ET22-862 ze składem cystern
Foto: Paweł Radecki



Gagariny w oczekiwaniu na odjazd
Foto: Piotr Choraży



Most na rzece Skrwie
Foto: Piotr Choraży



SM42-119
Foto: Paweł Radecki



SM42-200 Płock
Foto: Paweł Radecki



ST44-282

Foto: Piotr Choraży



SU45 na manewrach

Foto: Piotr Choraży



SU45-131

Foto: Piotr Choraży



Splot szyn w okolicach cukrowni w Leśmierzu
Foto: Paweł Radecki



Strzelce Kujawskie

Foto: Paweł Radecki



Strzelce Kujawskie w zimowej szacie
Foto: Paweł Radecki



Szopa z lotu ptaka, a właściwie z wysokości
cysterny
Foto: Piotr Chorąży



Znikająca Bipa
Foto: Paweł Radecki