

Opowieść Johna Grahama.

*Jak 0149-12 zapoczątkowała międzynarodowe przyjaźnie w
Pyskowicach.*



StacjaPyskowice.info

Opowieść Johna Grahama.

*Jak 0149-12 zapoczątkowała międzynarodowe przyjaźnie w
Pyskowicach.*

**Artykuł przygotowany na potrzeby portalu Stacja Pyskowice.
www.stacjapyskowice.info**

okładka: fragment fotografii oryginalnej, 0149-12 w Stoomcentrum
Maldegem, w Belgii (fot. John Graham).

lipiec 2027 - styczeń 2021

© John Graham, Piotr Borowiak, Stacja Pyskowice
piotrborowiak2@gmail.com, 662 119 559

John.

Długo zastanawiałem się jaką formę tekstu obrać, tak abyście mogli jak najlepiej poznać tego człowieka. Zdecydowałem się mieszać przerobioną przez siebie wiedzę, ze słowami wyjętymi wprost z jego ust, tak aby ująć to jak najbardziej prawdziwie i kompleksowo.

John, to człowiek z koleją związany odkąd pamięta. W maszynach parowych widzi duszę i potencjał, którego nie posiadają dzisiejsze, nowoczesne i w pełni elektryczne maszyny.

Do Pyskowic trafił w latach 90, kiedy to pracował w branży ogrodniczej. Hurtowo skupował w Polsce rośliny i artykuły ogrodnicze, a następnie eksportował je do Anglii. Na ślady kolejowej potęgi w Pyskowicach wpadł przypadkiem i jak mówi, od razu zakochał się w tym miejscu i zabytkowym potencjale.

(po prawej): John Graham na stanowisku maszynisty w budce parowozu, poniżej podczas przerwy w pracy przy kotle TKp4422.

Jak sam wspomina z przekąsem: *A bottle of Tyskie always made the work go better!* (Butelka Tyskiego zawsze sprawiała, że praca przebiega lepiej!).



Na ratunek 0I49.

Mamy rok 1994:

Wróciłem ze spotkania z przedstawicielami PKP w Warszawie, gdzie próbowałem kupić 0I49. Zażądali jednak szalonej ceny 100,000 funtów. Spotkałem się z Krzysztofem¹ w jego domu. On powiedział mi, że kilka 0I49 stoi na lokalnym trupowisku w Herbach.

Zapytany o cel zakupu maszyny odpowiada iż planował przetransportować ją do muzeum w Wielkiej Brytanii. Zaznacza jednak problem transportowy, dotyczący wysokości parowozu. 0I49 była zbyt wysoka, dlatego zaczęto szukać lokalizacji blisko kanałów portowych, do których można by było zabrać parowóz. W końcu padło na Maldegem w Belgii.

John wyruszył do Herbów, gdzie stacjonowało 8 wystawionych na sprzedaż parowozów serii 0I49.

Pojechałem tam następnego dnia i zgodziłem na cenę 5,000 funtów. Po dokładnym przeglądzie, zarezerwowałem dwie maszyny: 0I49-12 i 0I49-24. W tym momencie, zacząłem zbierać fundusze by kupić jedną, w najlepszym wypadku obie maszyny. W miesiąc zebrałem pieniądze na zakup jednej i zdecydowałem się na najbardziej oryginalną 0I49-12.

W tym czasie Pyskowice trzymały pod szopą lokomotywy ST44. W związku z brakiem miejsca, 0I49-12 miała więc zostać przewieziona do Kotlarni. Pojawił się jednak kolejny problem z transportem, na razie, na drodze do Pyskowic.

¹ Mowa o Krzysztofie Jakubina, współzałożycielu późniejszego T0ZK Pyskowice.

Nigdy nie transportowałem lokomotywy w stanie złomu po torach PKP. Powiedziano mi, że powinienem załadować ją na wagony, a nie puszczać w ruch na własnych kołach! Żadne przepisy PKP tego nie określały, jednak ich inspektor, wskazał jako argument decydujący brak sprawnych hamulców i kilka innych defektów. Naprawiliśmy więc wszystkie niesprawne elementy, które mu się nie podobały dzięki dyrektorowi lokomotywowni w Tarnowskich Górach. Ten sprzedał mi nawet nowe części i oleje do naprawy. Kiedy wszystko było gotowe inspektor porzucił swoje zastrzeżenia i dał pozwolenie dla 0149-12 aby mogła przejechać na własnych kołach do PMP-PW w Kotlewni po torach PKP.

Krzysztof był konwojentem transportu, a John, jechał samochodem zaraz za nim, z olejem i narzędziami w samochodzie, przygotowanymi na każdą ewentualność. 0149-12 dojechała do północnej części szopy w Pyskowicach. Dzięki pozwoleniu, które załatwiono od dyrektora lokomotywowni, znalazło się wolne miejsce i maszyna mogła tam stacjonować. Miano wtedy powiedzieć dyrektorowi depo o „szalonym angliku, który chce zabrać Oelkę do swojej szopy”.

W Kotlewni wszyscy myśleli, że jestem szurnięty. Na początku nawet Krzysiek. Ja wiedziałem, że nie jestem. Kolejną rzeczą na długiej liście tych niemożliwych do zrobienia, było wyremontowanie silnika parowego bez ZNTK. Nie było o tym żadnych regulacji, więc stworzyliśmy nowe.

Nie mieliśmy książek kotłowych dla parowozu, nie mieliśmy więc pojęcia o tym, jak długo on już pracował. Po wielu próbach telefonicznych, skontaktowałem się z inspektorem z Piły, który dał mi kopie ostatniego raportu o stanie kotła. Terminy wykazywały, że mogliśmy go rozpalać już w 1994-tym i dwa lata nim go zakupiłem; jednak tego nie zrobiliśmy.

Pozbawiliśmy go wszelkiego osprzętu, rurek, i zimą 1994/1995 został przetestowany. Według standardów brytyjskich, był to złom, więc zamówiłem nowy kocioł, wszystkie złączki, regulatory i palenisko. Pudło zostało odrdzewione i pomalowane farbą, która wytrzymywała do 700 st. C. Podczas próby ultradźwiękowej wykazano, że dno kotła jest grube na ok. 2,5mm co zgadzało się z prawem brytyjskim i polskim.

Pęknięte jednak było centralne koło napędowe. Zdjęliśmy je i zawieźliśmy do Przechlebia. Jerzy Wicher był tam kierownikiem. Naprawił koło i łożyska.

Efektem rozpoczętej współpracy polsko-angielskiej, OI49-12 jak i kilka innych maszyn, na przestrzeni kilku lat opuściło granice Polski, co było dla wielu z nich jedynym sposobem na uniknięcie złomowania.

Wyremontowana „dwunastka” jeździła w belgijskim muzeum Maldegem bardzo długo, bo aż do 2006 r. Następnie przestała w nim na bocznym torze równo dekadę, by w 2017 r. mógł wykupić ją i przetransportować na powrót do Polski, Serwis Pojazdów Szynowych Mieczkowski.

Maszyna w atmosferze gorącego, medialnego przywiania w ojczyźnie, została przetransportowana do Lisiego Ogona w częściach, gdzie rozpoczęto prace nad jej przywróceniem do stanu czynnego.

John udostępnił mi zdjęcia, jakie wykonywał odstawionym w tym czasie parowozom, szukając czegoś pod wykup:

(po prawej, góra): niezidentyfikowany numer serii OI49. Na podstawie zamontowanego na dymnicy trzeciego reflektora, można przypuszczać iż będzie to jeden z wyższych numerów, z końcowego okresu produkcji tych maszyn.

(po prawej, dół): ponownie niezidentyfikowany numer serii OI49.

Prawdopodobnie obydwie ze wskazanych maszyn, w krótkim czasie po wykonaniu fotografii, pocięto na złom.



(po prawej, góra): ostawiona OI49-15, skreślona ze stanu w roku 1993 i przetransportowana dwa lata później do trupowiska w Krzeszowicach, z miejsca ostatniego zatrudnienia, tj. MD Ełk. W 2008 r. uratowana od złomowania i przewieziona przez TOZK do skansenu w Pyskowicach.

(po prawej, dół): ostawiona OI49-29, skreślona ze stanu w roku 1993. Jej ostatnim miejscem pracy była MD Ełk. Została uratowana od złomowania i w 1997 r. została przetransportowana do miejscowości Stare Juchy, gdzie ustawiono ją jako pomnik.



(po prawej, góra): odstawiona w Herbach Nowych 0149-56. Fotografie wykonano z początkiem lat 90. Maszyna została skreślona ze stanu i zezłomowana najprawdopodobniej w roku 1992². Jej ostatnim miejscem pracy była MD Przeworsk.

Za lokomotywą widoczny długi sznur wielu innych, wycofanych z eksploatacji maszyn parowych.

² Wg Ilostanu Pojazdów Trakcyjnych, forumkolejowe.pl



(po prawej, góra): odstawiona OI49-65, która w tym samym czasie podzieliła historię numeru „56”³. Jej ostatnim miejscem pracy również była MD Przeworsk.

(po prawej, dół): odstawione Ty45-418 na pierwszym i prawdopodobnie Ty2-1104⁴ na drugim planie. Czterdziestka-piątka została pocięta w okolicach roku 2007 po dłuższej wegetacji w tarnowskich krzakach. Ty2 służył tutaj jako kocioł stały, który pocięto w roku 2004.

³ Wg Ilostanu Pojazdów Trakcyjnych, forumkolejowe.pl

⁴ Wniosek podjęty na podstawie analizy fotografii i wykazów autorstwa Jacka Raczkowskiego oraz Tomisława Czarneckiego. Identyfikacji parowozu nie udało się jeszcze w pełni potwierdzić.



(po prawej, góra): odstawione parowozy osobowe serii TKt48 o niezidentyfikowanych numerach. Najprawdopodobniej widoczna na pierwszym planie maszyna to TKt48-171⁵, skreślona ze stanu i złomowana w roku 1992. Jej ostatnim miejscem pracy była MD Ostrów Wielkopolski.⁶

(po prawej, dół): odstawiony Ty2-1252 w towarzystwie swojej osobowej koleżanki. John nie rozważał wtedy zakupu tak dużej maszyny, jednak nie oszczędzał na kliszy aparatu fotograficznego. Maszyna została skreślona ze stanu w roku 1998, jej ostatnim miejscem zatrudnienia była MD Ełk.⁷

⁵ Skan o jakości uniemożliwiającej dokładne odczytanie śladów po tablicy znamionowej na budce maszynisty.

⁶ Wg Ilostanu Pojazdów Trakcyjnych, forumkolejowe.pl

⁷ Wg Ilostanu Pojazdów Trakcyjnych, forumkolejowe.pl



(poniżej): tytułowa 0l49-12. Fotografję wykonano na złomowisku w Herbach Nowych, podczas jej wstępnych oględzin przez Johna Grahama. Jak widać, maszynie wiele brakowało do stanu przynajmniej zadowalającego, a mimo to, udało się ją odbudować i uruchomić.

(po prawej, góra): transport lokomotywy do Pyskowic/Kotlarni za pomocą TEM2-093 (która służy w kopalni piasku do dziś).

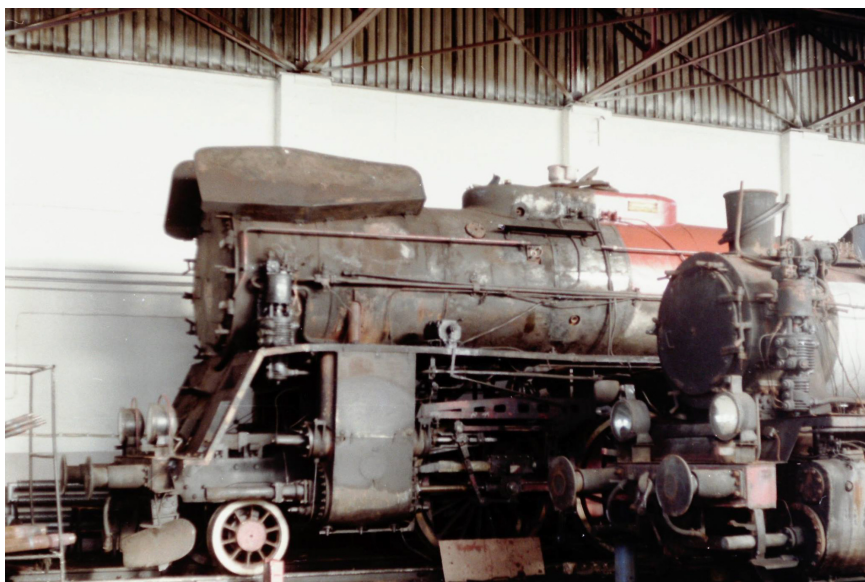
(po prawej, dół): fotografia podpisana jako 20 listopada 1993. Naczelnik pyskowickiej lokomotywni przyjechał obejrzeć „dwunastkę”.





20TH NOVEMBER 1993 VISIT BY PYSKOVICE DEPOT MANAGER TO LOOK AT 12.

(cztery kolejne strony): Ol49-12 oraz TKh-5387 podczas remontu w lokomotywni KP Kotlarnia w Pyskowicach. Ferrumka została sprzedana do Northampton & Lamport Railway w Wielkiej Brytanii. Tam przebywała do roku 2006, kiedy wykupiło ją Stoomcentrum Maldegem (to samo, do którego trafiła „Oelka”).









(trzy kolejne strony): 0149-12 po generalnym remoncie i przetransportowaniu do Belgii, już jako czynna maszyna. Na pierwszym portrecie parowozu, widoczny John Graham (4 od lewej) w towarzystwie belgijskich miłośników kolei.

Lokomotywa została pomalowana w barwy czarno-czerwono-białe i w takim wydaniu jeździła do okolic 2005 r. kiedy podczas renowacji, zyskała zielone akcenty (m. in. budkę maszynisty) oraz wiatrownice z polską flagą.









(po prawej): *Stoomcentrum Maldegem Heritage Railway in Belgium*,
fotografie udostępnione na zasadzie licencji CC-BY, autorstwa Vitaly
Volkov, wykonane w 2005 r.



Materiał w wersji rozwojowej, wciąż trwają prace nad renowacją parowozu 0149-12, który postaram się Państwu zaprezentować po zakończeniu remontu.

Nie wszystkie informacje nt. maszyn parowych zgromadzone w niniejszym artykule udało się potwierdzić, zatem, póki co, należy traktować je pogładowo. Jeśli dysponują Państwo wiedzą na ich temat, z całego serca proszę o kontakt.

Fotografie uświetniające artykuł, jeśli nie podpisano inaczej, zostały wykonane i udostępnione przez Johna Grahama.

Piotr Borowiak.



StacjaPyskowice.info