

Opowieść Johna Grahama.

Skoro Śląsk, to „Śląsk”!



StacjaPyskowice.info

Opowieść Johna Grahama cz II.

Skoro Śląsk, to „Śląsk”!

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

okładka: fragment fotografii oryginalnej, TKp6281 podczas jazdy z poc. turystycznym, na trasie kolei muzealnej w Belgii (fot. Spoorjan).

lipiec 2027 - styczeń 2021

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

„Śląski” i „Ferrumki” ratowane od palnika.

Ciąg dalszy artykułu „Opowieść Johna Grahama. Jak Ol49-12 zapoczątkowała międzynarodowe przyjaźnie w Pyskowicach”.

Rok 1995 zleciał na pracy nad „dwunastką” i szukaniem możliwości jej eksportu, oraz zbieraniem funduszy na to wszystko. Kiedy w 1996 Ol49-12 była już niemal skończona, zainteresowałem się kolejną lokomotywą.

Pod koniec roku, mój przyjaciel, kupił TKh z Cementowni Saturn w Wojkowicach. Ja przez cały rok 1995 zakupiłem łącznie nie jeden, a 4 parowozy TKp z KWK Wawel w Chorzowie i dwa inne, z przeznaczeniem wywozu do Holandii, Wielkiej Brytanii i Belgii.

Kolejowe szaleństwo dopadło Johna i owładnęło do granic. Jeden parowóz, dał przyczynek do ratowania i restaurowania kolejnych, nie tylko na terenie Pyskowic, czy w ogóle Polski, ale i zagranicą. Podczas żmudnych, pochłaniających ogrom funduszy i czasu prac, związanych z pozyskiwaniem i naprawą taboru, oraz renowacją budynków pyskowskiej parowozowni, zawiązał wiele przyjaźni z angielskimi i polskimi miłośnikami kolei. Wtedy narodził się pomysł utworzenia wraz z Jakubinami¹ muzeum w Pyskowicach.

John nie planował powrotu do swojego kraju, rozpoczął naukę języka polskiego, a z czasem zakochał się nie tylko w tutejszych parowozach. Planował rodzinę z Polką, z którą osiedli się w Bytomiu. Tam też wynajął tymczasowo halę pod naprawę maszyn.

Niestety, w roku 2002 John był zmuszony wrócić do Wielkiej Brytanii, z powodu choroby Matki. Na czas jego nieobecności, mieszkanie Grahamów pozostawił w opiece przyjacielom z Polski. Kolejne zawirowania w życiu prywatnym sprawiły, że od tamtej pory, ani razu, nie odwiedził Pyskowic.

¹ Krzysztof i Zbigniew Jakubina - formalni założyciele i osoby decyzyjne wewnątrz utworzonego w 1998 r. w Pyskowicach Towarzystwa Ochrony Zabytków Kolejnictwa i Organizacji Skansenów, które funkcjonuje do dziś.

Osobę Johna przyćmił z czasem jego przyjaciel, Steve Crowther, angielski właściciel pierwszej czynnej w skansenie Jakubinów maszyny parowej². On został w Pyskowicach jako czynny działacz do dziś.

John, po ponad piętnastu latach nieobecności w Pyskowicach, bardzo emocjonalnie przeżył bolesne zetknięcie z rzeczywistością. Mam tu na myśli moment, kiedy dowiedział się o braku postępów w tworzeniu pyskowskiego muzeum kolejnictwa. Zabrałem go na wirtualną wycieczkę po Pyskowicach, za pomocą fotografii i nagrań video, tłumacząc mu powody powolnej agonii tego miejsca i zgromadzonych tutaj zabytków, których część, wciąż jest własnością angielskich miłośników.

Spoglądam na miejsca w których bywałem regularnie. Teraz uświadczysz tam tylko świst powietrza, zero pracy. Prawdopodobnie miasto nie chce pomóc, bo nie wygląda to dobrze; albo nie ma funduszy.

(...)

*Mój przymus powrotu do Anglii wszystko sp***lił. Deal miał być taki, że PKP odda całość depa i okolicznego terenu miastu, a miasto przekaze towarzystwu. Kilka budynków, które do niczego się nie nadawały mieliśmy im pomóc wyburzyć i zasypać.*

(...)

Nawet nie masz pojęcia ile czasu i pieniędzy zainwestowałem w Pyskowicach. Widzieć to wszystko pogrążone w ruinie sprawiło, że się załamalem. W Pyskowicach powinno stać przynajmniej siedem maszyn własności strony Angielskiej i Belgijskiej. Część właścicieli już nie żyje.

Niestety kontakt z Johnem jest od dłuższego czasu utrudniony. Postanowił on skupić się na swoim zdrowiu oraz życiu rodzinnym.

² Stewie Crowther jest nadal formalnym właścicielem parowozu TKp4422, będącego pod opieką TOŻK. Tendrzak od lat stoi wygaszony ze względu na wypłukanie się dna kotła i brak funduszy na jego wymianę.

(poniżej): Żywy obraz współpracy polsko-brytyjsko-belgijskiej. Uratowane od złomowania parowozy TKp przygotowane go eksportu poza granice kraju, dekorowane flagami.

(po prawej, góra): dwa z uratowanych od złomowania parowozów serii TKh (tzw. „ferrumek”), numery nieustalone.

(po prawej, dolne): TKp 6281 na ternie KWK Chorzów w 1995 r., w towarzystwie spalinowej SM30-770.





(poniżej): prawdopodobnie TKp108 pracujący wcześniej na terenie KWK Jowisz w Będzinie³.

(po prawej, góra): odstawiony TKp2261 również pracujący wcześniej na terenie KWK Jowisz w Będzinie⁴ spięty z TKp3415 o tym samym rodowodzie.

(po prawej, dół): TKp3415.

Wszystkie zdjęcia wykonano na terenie wspomnianej KWK, już po odstawieniu maszyn.



³ Wg ilostanu Krainy Żywych Maszyn (Michał Doctor Pawełczyk) parowozy.net

⁴ Wg ilostanu Krainy Żywych Maszyn (Michał Doctor Pawełczyk) parowozy.net



(cztery kolejne strony): TKp6281 i TKp5353 przygotowywany do transportu za granicę. Pierwszy z nich pracował w KWK Chorzów i został przewieziony do *Stoomcentrum Maldegem* w Belgii. Drugi, pracował w KWK Bobrek w Bytomiu i został przewieziony do Beekbergen w Holandii⁵.

Zdjęcia wykonano na terenie wynajętej lokomotywni w Bytomiu. Na gościnnych występach widoczna SM03-156.

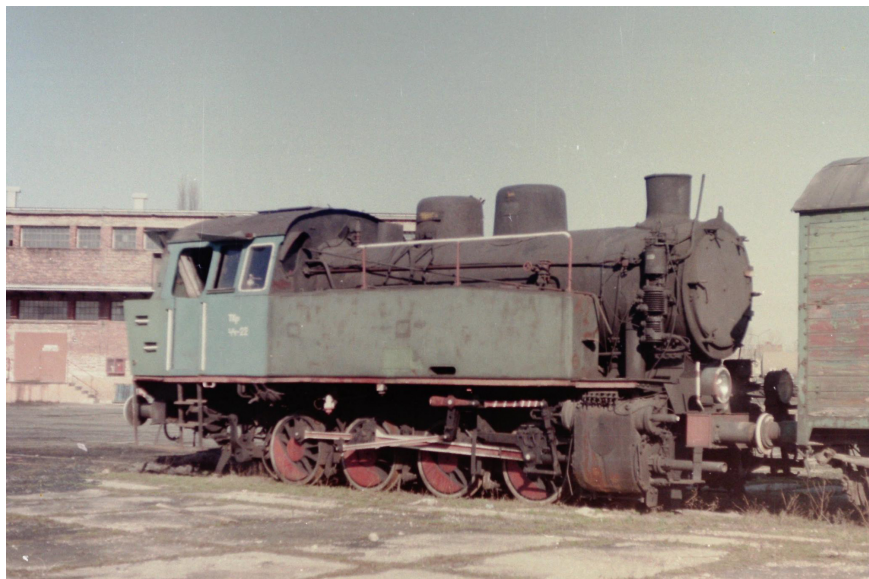
⁵ Wg ilostanu Krainy Żywych Maszyn (Michał Doctor Pawełczyk) parowozy.net











(poprzednia strona): TKp4422 przed przetransportowaniem do Pyskowic z *Cukrowni Chybie* celem przeprowadzenia remontu generalnego.

TKp4422 przez cały czas swojej służby pracował w Cukrowni Chybie. Do Pyskowic trafił na początku lat dwutysięcznych, a w 2004 r. przeprowadzono jego pierwsze jazdy na ciepło.



(poprzednia strona): parowóz TKp 5484 podczas przeglądu, na terenie ZNTK w Oleśnicy.

(kolejne 3 strony): TKp 4496 podczas manewrów na terenie KWK Wawel w 1995 r., numer towarzyszącej mu maszyny nieustalony.







(poniżej): TKp5485 (na pierwszym planie) pracujący wcześniej w Zakładzie Eksploatacji Kruszywa Ostrów k. Tarnowa, a następnie KWK Powstańców Śląskich w Bytomiu⁶.

Został sprzedany do *Nene Valley Railway* w Anglii gdzie został uruchomiony i służył do roku 2012. Po latach przerwy przywrócony do stanu czynnego w roku 2019.

Pozostałe parowozy nierozpoznane.



⁶ Wg ilostanu Tomisława Czarneckiego polskieparowozy.pl

W podobnym czasie wraz z tymi maszynami za granicą znalazły się również⁷:

TKh2871 pracująca wcześniej w Zakładach Metalurgicznych Skawina (sprzedana do Anglii),
TKh2944 pracująca wcześniej w Zakładach Metalurgicznych w Myszkowie (sprzedany do Spa Valley Railway w Anglii),
TKh3135 pracująca wcześniej w Zakładach Metalurgicznych Skawina (sprzedana do Spa Valley Railway w Anglii),
TKh3138 pracująca wcześniej dla Huty Pokój w Rudzie Śl. (sprzedana do Immingham w Anglii),
TKh3453 pracująca wcześniej dla Huty Pokój w Rudzie Śl. (sprzedana do Haggvik w Szwecji),
TKh4015 pracująca wcześniej w Hucie Marcelego Nowotki w Ostrowcu Świętokrzyskim (sprzedana do Cholsey & Wallingford w Anglii),
TKh5374 pracująca wcześniej w Hucie Marcelego Nowotki w Ostrowcu Świętokrzyskim (sprzedana do Northampton & Lamport Railway w Anglii),
lub TKh5380 pracująca wcześniej w Hucie Małapanew Ozimek (przejęta przez TOŻK i ustawiona w Pyskowicach),

Ciekawym przypadkiem jest też TKh 2181 (TKh 643) pochodząca z *Cementowni Saturn*. Ta została sprzedana francuskiemu właścicielowi, który zlecił naprawę główną parowozu w zakładzie *Interlok Piła*. Prace przy parowozie nigdy nie zostały zakończone. Maszyna rozebrana na części przebywa obecnie w muzeum w Jaworzynie Śląskiej.⁸

(dwie kolejne strony): KWK Powstańców Śląskich i pracujące tam TKp5485 i TKp 6041 (TKp 5), 1995 r.

⁷Wg ilostanu Johna Grahama, *Krainy Żywych Maszyn* (Michał Doctor Pawełczyk) parowozy.net oraz ilostanu Tomisława Czarneckiego polskieparowozy.pl

⁸ Wg ilostanu *Krainy Żywych Maszyn* (Michał Doctor Pawełczyk) parowozy.net oraz ilostanu Tomisława Czarneckiego polskieparowozy.pl







(po lewej): TKp 4422 Steve'a Crowthera, podczas transportu do
pyskowickiego skansenu TOZK.



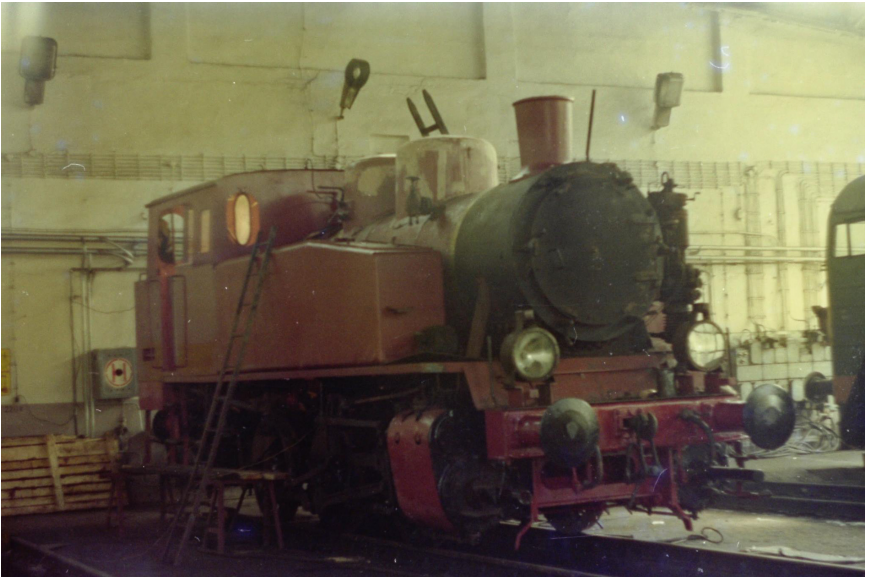
(po lewej): TKh 5374 podczas eksportu z Polski do Anglii.

(poniżej): TKh 5374 już po dokonaniu na niej „anglicyzacji”.



(kolejnych sześć stron): TKh17646 po wstępnym remoncie w hali lokomotywowni Pyskowice Piaskowa, a następnie podczas załadunku i transportu drogą kołową na trasie z Gliwic do Maldegem. Parowóz pracował wcześniej w Cementowni Saturn Wojkowice.













Sporą atrakcją września było pojawienie się starej kolejki na ulicach naszego miasteczka.

CIUCHCIA ODJECHAŁA

Remontowana przez blisko dwa lata w Kopalni Piasku „Kotłarnia” S.A., stara lokomotywa rodem z Cementowni „Saturn” w Wojkowicach wywieziona została do Wielkiej Brytanii.

Zakupił ją i wyremontował miłośnik kolei John Graham. Ciuchcia stanie w brytyjskim skansenie.

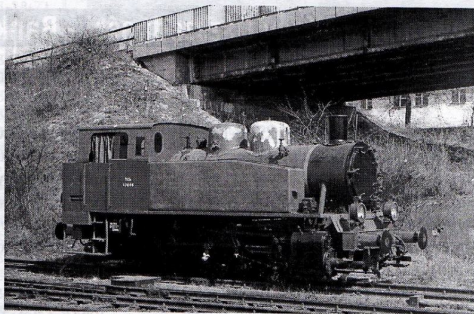
Z wojkovic lokomotywę Tkh 17646 przetransportowano do pyskowskiej Kopalni Piasku „Kotłarnia” S.A., gdzie dzięki uprzejmości dyr. Mieczysława Paszkowskiego można ją było odrestaurować. Prace remontowe były bardzo dokładne i zmuśne, dlatego długotrwałe. Wreszcie lokomotywa została trans-

pyskowiczanom, którzy pomogli mi w moim przedsięwzięciu - doskonała polszczyzna powiedział nam właściciel Tkh 17646, John Graham.

- Parowóz zwykle koiarzy się ludziom z czymś brudnym, z czymś co dymi i zatrutwa środowisko. Warto jednak uzy-

za granicę, zaś obcokrajowcy robią na nich dobry interes.

Może w Pyskowicach ma tradycja polskiego kolejnictwa sięga odległych czasów i jest naprawdę bogata. Z czasem miasto mogłoby na skansenie zabierać. Odwiedzających z pewnością by



stawić społeczeństwu, że stare lokomotywy, parowozy i obiekty kolejowe, znajdujące się również na śląsku mogą

nie zabrakło.

Magdalena Fiszer

P.S.

Zapraszamy Czytelników do dyskusji: „Czy utworzenie skansenu w naszym mieście miałoby sens”. Na głosy czekamy w Redakcji (MF)



portowana torami do granicy. Niestety, w Opolu uszkodzeniu uległa panewka osiowa i pojazd musiał powrócić do Pyskowic. Stąd dopiero, specjalną ogromną przyczepą przewieziony został do Holandii a stamtąd do Wielkiej Brytanii.

- Chciałbym za pośrednictwem Waszej gazety podziękować zwłaszcza dyrekcji i pracownikom pyskowskiej „Kotłarni” oraz Krzysztofowi Jakubinie i całej Jego rodzinie a także wszystkim

być piękne. Szkoda, że w Polsce istnieje mnóstwo barier i przeszkód do kultywowania kolejowych tradycji - żali się Krzysztof Jakubina, pyskowiczanie, kopalnia wiedzy o polskich kolejach. Bywa, niestety, że kopalnie czy zakłady przemysłowe wolą oddać stary parowóz na złom, niż wkładać spore pieniądze w jego renowację. Utworzenie skansenu starych ciuchci jest kosztowne, dlatego większość cennych eksponatów wędruje

NAJTAŃSZA REKLAMA

W

PRZEGŁĄDZIE PYSKOWICKIM

PRZYJDŹ

DO REDAKCJI

ul. Strzelców Bytomskich 3

pok.306

lub

ZADZWOŃ

133-26-54

(poprzednia strona): skan z artykułu z *Przeglądu Pyskowickiego*, numer z 1996 r.

Na kolejnych stronach prezentuję kilka klatek fotograficznych, pokazujących dzieje wspomnianych wcześniej maszyn, już po eksporcie za granicę.

(po prawej): TKp6281 po generalnym remoncie podczas odpoczynku w hali Maldegem Stoomcentrum w Belgii (fotografia na licencji CC), autor anonimowy.

Na zdjęciu poniżej, ta sama maszyna podczas jazdy z poc. turystycznym (fotografia na licencji CC, autorstwa Spoorjan).



(po prawej): TKp 5485 podczas obsługi poc. turystycznych Nene Valley, luty 2007 r.

(Obydwie fotografie na licencji CC, autorstwa Peter Skuce).



(po prawej): TKp 5485 odjeżdża ze składem turystycznym ze stacji Wansford, kierując się do Yarwell.

(Fotografia na licencji CC, autorstwa Peter Skuce).

Parowóz ten cieszy się ogromnym zainteresowaniem i uznaniem w Nene Valley. Na facebooku powstała grupa dyskusyjna *TKp 5485, 0-8-0 "Slask" Polish Tank*, na której można prześledzić wiele materiałów związanych z parowozem, w tym zdjęcia z prowadzonych remontów i prowadzonych poc. turystycznych.



(po prawej): TKh4015 podczas jazdy z poc. turystycznym na trasie *Avon Valley Railway* (luty 2013 r.), poniżej przed lokomotywnią stacji kolejowej Bitton (październik 2011).

(Obydwie fotografie na licencji CC, górna - autorstwa Oxyman, dolna - autora anonimowego).



(po prawej): TKh3135 podczas prac remontowych kolei muzealnej Swindon and Cricklade Railway.

(Obydwie fotografie wykonane w 2016 r. na licencji CC, górna - autorstwa Спасимир Пилев, dolna - autora Trainphotos).



Jestem w pełni świadom niekompletności zamieszczonych tutaj informacji nt. maszyn parowych. Niestety, spore grono osób z którymi prowadziłem rozmowy na ich temat, z racji wieku, bądź chorób, nie jest w stanie pamiętać dokładnych numerów i historii poszczególnych maszyn, a nie wszystkie fotografie zachowały się wraz z podpisami.

Cały czas trwają prace nad nawiązywaniem nowych współprac i analizą materiałów, mogących rozszerzyć zawartą tutaj wiedzę, nt. dat i miejsc wykonania zdjęć, numerów poszczególnych parowozów oraz historii ich służby i dalszego wykorzystywania po skreśleniu z inwentarza PKP bądź kolei przemysłowych.

Wszystkie fotografie okraszające artykuł, jeśli nie podpisano inaczej, wykonał i udostępnił John Graham.

Piotr Borowiak.



StacjaPyskowice.info