

Polski tendrzak w Gelderland.

*Kulisy powstawania Holenderskiej Kolei Muzealnej,
przy współudziale polskich parowozów TKp.*



StacjaPyskowice.info

Polski tendrzak w Gelderland.

*Kulisy powstawania Holenderskiej Kolei Muzealnej,
przy współudziale polskich parowozów TKp.*

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

okładka: fragment fotografii oryginalnej, TKp 23 z poc. osobowym z Loenen do Beekbergen, 2 września 1995 r. (fot. Bart van 't Grunewold).

styczeń 2021

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

Ze Śląska do Gelderland.

Zafascynowany opowieściami o lokomotywach skupowanych w Polsce w latach 90, z przeznaczeniem do obsługi turystycznych szlaków kolejowych w Wielkiej Brytanii, Belgii i Holandii, zgłębiałem temat.

Udało mi się nawiązać kontakt z osobą, która brała udział w eksporcie parowozów z Polski, a teraz jest czynnym pracownikiem jednej z linii zabytkowych kolei muzealnych, w Holandii.

Na kilka pytań związanych z uruchamianiem normalnotorowej kolei turystycznej, z wykorzystaniem polskich lokomotyw, odpowiedział mi Erwin Nieuwenhuis.

Całość, uzupełniona jest o fotografie życzliwych fotografów, oraz opisy własne autora opracowania.

(po prawej, góra): Lokomotywy przed obrotnicą lokomotywowni, na stacji Beekbergen (Holandia). Od lewej, 116 „Oersik”, TKp 23 „Śląsk” i 44 1085 (fot. Bart van 't Grunewold).

(po prawej, dół): TKp w towarzystwie NS 532 oraz 44 1593-1. (fot. Jan Barnier)



Przedstaw się krótko i powiedz, jaka jest Twoja rola wobec zabytków kolei w Holandii?

Od 30 lat jestem wolontariuszem, a od dziesięciu, maszynistą Kolei Muzealnej Veluwsche Stoomtrein Maatschappij w Apeldoorn/Beekbergen.

Posiadamy w swoich zbiorach dziewięć lokomotyw parowych, głównie niemieckich, które ciągną składy turystyczne, po naszej 22-kilometrowej linii kolejowej. Również Polski TKp 23¹ był tutaj pod parą, do 2011 r.

Byłeś w Polsce podczas jego transportu do VSM. Jak to wspominasz?

Pierwszy raz pojechaliśmy do Polski w 1990 r., aby obejrzeć parowozy. Szukaliśmy części zamiennych - i tak znaleźliśmy m. in. TKp 5353. Razem z kilkoma angielskimi przyjaciółmi, wykonaliśmy transport kombinowany kilku Śląsków. Pracowaliśmy przez dwa tygodnie, aby przygotować je do transportu, a następnie jechaliśmy 1,5 tygodnia z Bytomia do Apeldoorn. To jest ok. 1200 km z maksymalną prędkością 30 km/h.

Początkowo planowaliśmy znaleźć 0149, ponieważ widzieliśmy ich wiele i pokochaliśmy te parowozy! Niestety nigdy nie doszło do uratowania jakiegokolwiek². Jedyne 0149-12 pojechała do Belgii, a teraz powróciła do Polski (radość).

(po prawej): TKp 5353 w lokomotywni w Bytomiu przygotowywany do transportu za granicę (fot. Erwin Nieuwenhuis).

¹TKp 4429

² Chodzi o uratowanie lokomotywy serii 0149 z rąk wolontariuszy VSM, nie o uratowanie jakiegokolwiek sztuki w ogóle.





(po lewej, poniżej): Ol49-12, TKp 4436, TKp 4429, TKp 6281, oraz TKp 5485 podczas transportu z Polski, do Belgii i Holandii.

Jednocześnie z dniem publikacji tego artykułu udało się potwierdzić nierozpoznane dotąd wcześniej „Śląski”, widoczne na fotografiach z tego samego transportu, publikowane w artykułach *Opowieść Johna Grahama*.

(fot. Erwin Nieuwenhuis)



Czy odwiedzałeś również Pyskowice?

W Pyskowicach byłem raz, z Belgijskimi przyjaciółmi, aby przygotować parowozy do transportu do Belgii i Holandii. Przyjechaliśmy tam w marcu 1996 r. i zajęło nam to 3 tygodnie. W większości, stacjonowaliśmy jednak w Bytomiu, gdzie małe TKp pracowały.

Z Pyskowic zabierano Ol49-12 i kilka TKh.

Jakie uczucia towarzyszyły transportom?

Współpracowaliśmy jednocześnie z PKP jak i kopalniami (węgla i piasku). Jeśli nie udałooby nam się wykupić parowozów i wywieźć z kraju, wszystkie czekałoby jedynie pocięcie na złom.

Czy TKp przyjął się w swoim nowym domu?

Mamy maszynistów, którzy kochają malutkiego TKp każdego dnia, ale i takich, którzy nie lubią parowozika. Teraz oczekuje on na naprawę kotła, a przez Covid-19 może się to wydłużyć do kilku lat, zanim ponownie zostanie uruchomiony. Wcześniej, remont TKp zajął nam około roku.

(po prawej): Śląski, wraz z jedną z maszyn niemieckich, podczas transportu do „nowych domów” (fot. Erwin Nieuwenhuis).



Skoro „23” czeka na remont, co będzie z „5353”?

Mamy wiele części zamiennych, osi, cylindrów, zaworów, aby nasz mały kociółek pracował. Te części, mogliśmy kupić w kopalni, - pochodziły z pociągów lokomotyw. Jesteśmy bardzo zadowoleni z posiadania takowych.

Stojący u nas TKp 5353, pierwotnie przyjechał z przeznaczeniem na części zamienne dla „23”. Jest jednak kompletny i przewiduję jego powrót pod parą w przeciągu najbliższych dwóch lat! Wszystko dzięki pracy naszych wolontariuszy.

Ile osób odwiedza linię waszej Kolei Muzealnej?

Podczas Dni Pary (oryg. Steamdays) naszą kolej odwiedziło ok. 20 tys. osób. Latem, jeździmy 6 dni w tygodniu przez łącznie 8 tygodni. Od kwietnia do listopada jeździmy także w każdą niedzielę. Prowadzimy również kursy czarterowe, pociągi obiadowe (oryg. Dinner Trains) lub imprezowe ekspresy (oryg. Party Express) dla osób lub firm, które wynajmują pociąg na przejażdżkę.

W ciągu roku odwiedza nas od ok 100 do 130 tys. osób, chcących odbyć taką podróż parowozem.

Czy coś szczególnego wpływa na tak ogromne zainteresowanie?

Wokół trasy naszej kolei, znajduje się wiele kempingów, oraz ośrodków wypoczynkowych (oryg. holiday parks). Turyści odwiedzają nas, gdy jest zbyt mokro, by iść na zakupy, albo zbyt zimno, by jechać nad morze.

Chcą doświadczyć podróży zabytkową lokomotywą parową, siedząc w wagonach z jej epoki. Nic więcej, chcą po prostu poczuć jak to jest: złapać wiatr we włosy, trochę tego unikalnego zapachu i dźwięków lokomotywy. Właśnie dlatego nadal jeździmy zielono-białymi, dwuosiowymi wagonami austriackimi, w których pasażerowie mogą przebywać na powietrzu.

(poniżej): TKp 23 podczas wyciągania specjalnego poc. towarowego po liniach VSM (fot. Erwin Nieuwenhuis).



(poniżej): TKp 23 z pociągiem osobowym z Loenen do Beekbergen, 2 września 1995 r. (fot. Bart van 't Grunewold).

(po lewej): TKp 23 jako popych poc. osobowego z Apeldoorn do Loenen, który ciągną niemieckie 52 8160 (52 532) i 52 8053, okolice Lieren, 2 września 1995 r. (fot. Bart van 't Grunewold).





(poniżej): TKp 23, podczas swojego jedyne go przejazdu „liniowego” , tj. nie po torach VSM. 10 września 1994 r. została zatrudniona do obsługi wahadłowych pociągów osobowych pomiędzy Zwolle i Katwolde.

Na zdjęciu widzimy pociąg, jadący po jednotorze pomiędzy Olst i Deventer, w drodze powrotnej do st. macierzystej w Beekbergen.

(fot. Nothing is what it seems, Flickr).



(poniżej): TKp 23, podczas imprezy *Terug naar Toen 2010*, rok przed wycofaniem z eksploatacji na torach VSM (fot. Jan Barnier).



(trzy kolejne strony): kilka portretów tendrzaka podczas pracy w VSM.
(fot. Erwin Nieuwenhuis).





Jak wygląda finansowanie takiego przedsięwzięcia?

Nasze naprawy i utrzymanie linii, opłacamy z tego, co uda się wypracować w sezonie letnim, podczas przejazdów pod parą. Byłoby świetnie, pozyskiwać kolejne osoby, lub firmy, które chciałyby kupować i odnawiać tabor kolejowy.

Utrzymanie 22 km linii kolejowej oraz taboru, który już mamy, kosztuje nas dużo pieniędzy oraz wysiłku.

W Polsce to nadal dla wielu dość odległe marzenia - posiadać własną linię kolejki turystycznej (normalnotorowej).

Jest dużo ładnie zachowanych lokomotyw w Polsce i chyba coraz więcej osób, którzy widzą piękno i potencjał aby zachowywać je w muzeach. Trzymam gorąco kciuki, za powodzenie w otwarciu takiej linii.

...

Z Erwinem nie zakończyliśmy współpracy. Poza zaproszeniem w progi VSM, z którego bardzo chętnie skorzystam, aby dostarczyć Państwu maksimum informacji z *pierwszej ręki*, spędzimy jeszcze razem trochę czasu nad opracowaniami zdjęciowymi, może filmowymi.

...

(po prawej, góra): TKp 23 podczas normalnej pracy przy obsłudze poc. turystycznych, stacja Beekbergen, 2010 r. (Fotografia na licencji CC, autorstwa Jan Derk Remmers.)

(po prawej, dół): TKp 23 już pod wygaszeniu i odstawieniu, w oczekiwaniu na naprawę kotła, 2011 r. (Fotografia na licencji CC, autorstwa Mcnjasper.)



Veluwsche Stoomtrein Maatschappij

Holenderska Kolej Zabytkowa między Apeldoorn (ok. 160 tys. mieszkańców) i Dieren (ok. 14 tys. mieszkańców), należących do największej prowincji holenderskiej *Gelderland* (Geldria).

Ponad stuletnia linia kolejowa przeznaczona dla poc. turystycznych przebiega przez Lieren (ok. 1200 mieszkańców), Beekbergen (ok. 5 tys. mieszkańców), Loenen (ok. 3000 mieszkańców) i Eerbeek (ok. 10 tys. mieszkańców).

Muzeum w Beekbergen oddalone jest o ok. godzinę jazdy samochodem od Amsterdamu (90km). Znajduje się tu odremontowany budynek stacji z autentycznym biurem stacyjnym, obrotnicą, dźwigiem węglowym, żurawiem wodnym, sygnalizatorami i wieloma innymi atrakcjami, które można było zobaczyć na torach i obok nich. Wizyta w parowozowni daje wrażenie przeniesienia w czasie, do epoki pary.³

Bilet na przejazd, z wliczonym zwiedzaniem stacji, dla dorosłego kosztuje 15€, dla dzieci od 4 do 11 lat - 7,50€. Młodszy wchodzi za darmo. Uruchamiane przejazdy specjalne jak np. pociąg Halloween, Świętego Mikołaja czy Bożonarodzeniowy oscylują cenowo od ok. 5€ i 3€ za dorosłego i dzieci do 30€ i 23€ za dorosłego i dzieci, w zależności od charakteru imprezy i atrakcji dodatkowych (np. poczęstunku).

Z przejazdu zabytkowym składem, mogą skorzystać wszyscy, wliczając osoby z niepełnosprawnościami i na wózkach inwalidzkich.

³ Wolne tłumaczenie z oficjalnej strony VSM: <https://stoomtrein.org>

VSM dysponuje 9 lokomotywami parowymi, z czego większość to maszyny niemieckie, dwie są Polskie, a jedna Austriacka.

Parowozom towarzyszy kilka *dieseli* oraz bogaty park wagonowy, w tym, kilka zabytkowych międzynarodowych wagonów restauracyjnych, które są wyposażone w kompletne kuchnie. Dzięki temu, podczas jazdy możliwe jest serwowanie posiłków. Posilić się można także w stacyjnej restauracji.

Nawet pandemia, nie pozwoliła na całkowite zaprzestanie funkcjonowania VSM. Wolontariusze cały 2020 r. pracowali nad utrzymaniem kolei, aby móc wkrótce wrócić do pracy.

Szczegółów można dowiedzieć się pod adresem stoomtrein.org

(poniżej): TKp2 w towarzystwie niemieckich maszyn, w hali parowozowni w Beekbergen. (Fotografia na licencji CC, autorstwa Eriksw.)





(powyżej): 23 076 z pociągiem obiadowym (Dinner Train) z Apeldoorn do Beekbergen (fot. na lic. CC autorstwa Rob Dammers).

(poniżej): 44 1593 opuszcza Beekbergen z porannym pociągiem zabytkowym do Loenen (fot. na lic. CC autorstwa Rob Dammers).





(powyżej): 64 415 z zabytkowym pociągiem towarowym w kierunku Eerbeek (fot. na lic. CC autorstwa Rob Dammers).

(poniżej): 01 1075 prowadzi zabytkowy pociąg osobowy do Loenen, w tle Beekbergen (fot. na lic. CC autorstwa Rob Dammers).





(powyżej): 65 018 i 23 071 wyjeżdżają z pociągiem osobowym z Beekbergen w kierunku Loenen-Dieren (fot. na lic. CC autorstwa Rob Dammers).

(poniżej): 50 3654 opuszcza Beekbergen z pociągiem osobowym do Loenen (fot. na lic. CC autorstwa Rob Dammers).



Artykuł napisany dzięki współpracy i życzliwości Erwina Nieuwenhuis.

Fotografie: Jan Barnier, Erwin Nieuwenhuis, Bart van 't Grunewold, Jan Derk Remmers , Mcnjasper, Eriksw, Rob Dammers, Nothing is what it seems.

Dziękuję!

Piotr Borowiak.



StacjaPyskowice.info