

Jeden chce mieć mercedesa w garażu, ja chciałem mieć parowóz na podwórku

23-letni Mateusz Milkowski to miłośnik kolei. Od dwóch lat jest maszynistą. Pasja tego młodego człowieka narodziła się jednak już we wczesnym dzieciństwie. Po długich staraniach postawił na swojej posesji lokomotywę, która ma ponad 100 lat. W planie jest budowa skansenu kolejowego.

Na początek - kilka słów o historii polskich kolei wąskotorowych

Koleje wąskotorowe na ziemiach polskich budowane były od XIX wieku. Różniły się od zwykłych tym, że można było na nich stosować większe pochylenia oraz łuki o mniejszym promieniu. Zastosowanie takich rozwiązań technicznych powodowało znaczne obniżenie zdolności przewozowej, ale jednocześnie dawało niższe koszty budowy oraz możliwość realizacji infrastruktury w trudnym terenie. Koleje wąskotorowe budowane były na potrzeby lokalnego przemysłu. Najwięcej torów tego typu powstało w czasie I wojny światowej. Przeznaczone były do obsługi zaopatrzenia niemieckich wojsk okupacyjnych i frontowych. W Polsce na przestrzeni lat używano około 20 prześwitów wąskotorowych. Były to koleje od 435 do 1050 mm, z tego najpowszechniejsze były: 600 mm, 750 mm, 785 mm i 1000 mm. W 1928 r. Ministerstwo Komunikacji rozpoczęło przebudowę kolei o torze 600 mm na szerokość 750 mm. W 1950 r. tory wąskie Polskich Kolei Państwowych miały 4146 km, z tego 1293 km o prześwicie 600 mm. Z nich, 811 km przebudowano na szerokość 750 mm.

Postanowiliśmy porozmawiać z Mateuszem Milkowskim, któremu udało się zbudować tor kolejowy i sprowadzić lokomotywę parową na własne podwórko. Mateusz od trzech lat pracuje na kolei, a od dwóch jest maszynistą elektrycznych pojazdów trakcyjnych w Kolejach Mazowieckich, sekcji Tłuszcz. Prowadzi pociągi najczęściej na odcinku Warszawa Wileńska - Tłuszcz - Ostrołęka. Szkołę także ukończył w tym samym kierunku. Jak sam mówi, marzenia się spełniają, a jego marzeniem i równocześnie celem, jaki postawił sobie w życiu, była praca na kolei.

Jak zaczęła się Twoja przygoda z pociągami?

Moim wielkim marzeniem było odbudowanie sie-

ci wąskotorowej kolei leśnej Dalekie w Dalekim-Tartak. Niestety kosztuje to kilka dziesiąt tysięcy milionów. Dlatego wpadłem na pomysł, aby wąskotorówkę, w okrojonej wielkości, zrobić na własnym podwórku. Miejsce na jej budowę przygotowywałem już wcześniej. Rok temu zaczęłem budować tor. Sam wykonałem całą infrastrukturę. Jesienią zaczęliśmy starania o semafor ze stacji Mostówka, która była wtedy w trakcie modernizacji. Trwało to

jakiś dwa i pół miesiąca. W końcu został odsprzedany. Nie obyło się bez problemów, ale w tej chwili to już mało istotne. Wiosną tego roku przeprowadziłem naprawę główną semafora na tyle dobre, że jego stan wygląda na fabryczny, choć ma on już prawie 80 lat. Myśląc o odbudowaniu wąskotorówki chciałem ściągnąć jakiś pojazd trakcyjny, spaliniówkę lub parowóz. W listopadzie zeszłego roku pojechałem do Sochaczewa. Wiedziałem, że tam coś takiego znajdzie. Cała procedura urzędowa trwała około ośmiu miesięcy. Niestety sam na siebie nie mogłem tego dostać, dlatego poprosiłem o pomoc Starostwo Powiatowe w Wyszkowie i swojego pracodawcę o rekomendację, która była potrzebna, żebym mógł uzyskać z kolei zgodę na muzeum z Warszawy. Powtórzył na siebie część procedur, jednak przekazał mi prawa jako opiekunowi parowozu i w ten sposób udało się zdobyć ten traktor już w dzisiejszych czasach pojazdu trakcyjnego.

Kiedy parowóz został przewieziony do Dalekiego Tartaka i co dalej planujesz zrobić z tą lokomotywą?

6 lipca pojazd szynowy trafił na moją działkę. Bezdzienne go teraz odnawiać do stanu rzeczywiściego sprzed kilkudziesięciu lat. Dziś jego stan techniczny jest bardzo zły, wszystkie elementy są skordowane, trzeba je wytrześcić lub wymienić. Liczę, że renowacja tego samowaraka zajmie mi co najmniej 2 lata. Utrudnieniem jest brak

jakichkolwiek zdjęć, które pokazywałyby, jak pojazd wyglądał kiedy był jeszcze sprawny i wykonywał swoją pracę. Zamierzam odbudować do niego jeszcze dwa wagony podobne do tych, które dawno temu jeździły na wąskim torze w Dalekim Tartaku: platformę, która służyła do przewożenia drzewa i wagon osobowo-towarowy, tak zwany Brankard. Ośie wraz z małżonkami do budowy tych wagonów przekazał mi dyrektor miejscowego tartaku, za co jestem mu serdecznie wdzięczny, dziś to deficytowy, rzadko spotykany towar.

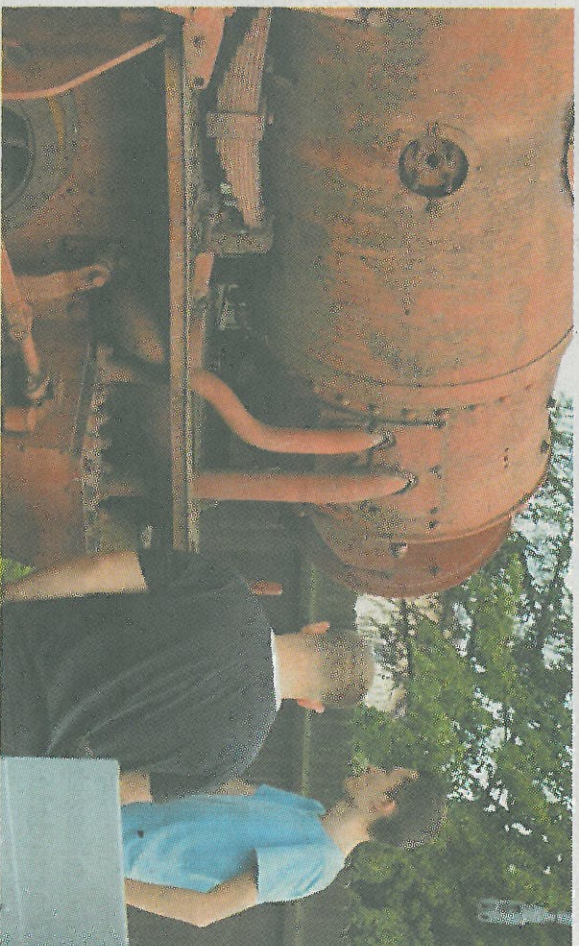
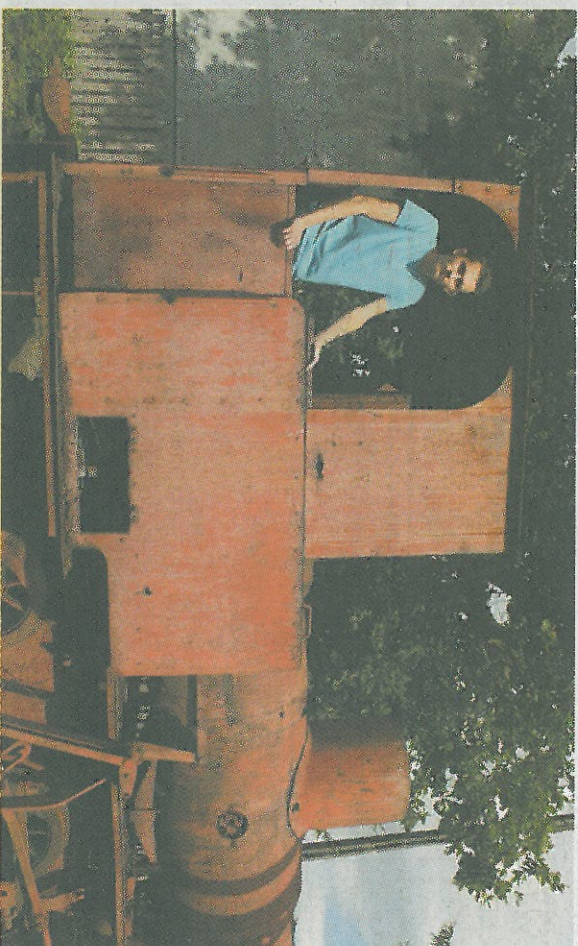
Podjeżdżam, że ktoś Cię zarazi miłośnością do kolei.

Mój tata, który pracował na kolei 28 lat. Teraz jest na rencie. Odkąd wpadłem na pomysł stworzenia własnego skansenu, tata mocno mnie wspiera w tych poczynaniach. Złapał bakcylię ode mnie i pomaga mi, jak tylko może. Można śmiało powiedzieć, że dzieło powstaje przez pracę nas dwóch.

Skąd zdobyłeś lokomotywę?

Lokomotywę pozyskałem z Muzeum Kolejnictwa w Warszawie Oddział w Sochaczewie. Producentem pojazdu jest firma Orenstein & Koppel z Berlina. Lokomotywa typu Bn2t powstała w 1904 r. i ma już 111 lat. Tak się fajnie złożyło, że w tym roku przypada 100. rocznica budowy sieci kolei leśnej Dalekie

i sprowadzenie lokomotywy jest także pewnym impulsem do upamiętnienia tego wydarzenia. Idea budowy skansenu jest to, żeby pokoleńta pamiętały o wąskotorówce, która była tutaj przez wiele lat. Takich kolejek było niewiele. W całej Polsce po II wojnie światowej było około 40 różnych sieci kolei leśnych. W tej chwili jest już ich tylko 4. Trzy z nich są nadal czynne w ruchu turystycznym. O takim prześwicie torów jak w Dalekim (750 mm) jest tylko jedna - w Bieszczadach. W najbliższej okolicy nie ma już żadnej czynnej kolei wąskotorowej.



Czy mogłobyś nam coś powiedzieć o historii wąskotorówek w Dalekim Tartaku?

Prawdopodobnie nasza okoliczna wąskotorówkę wybudowali Niemcy w 1915 r. Kiedy zakończyli się działania wojenne na ziemiach polskich, została rozebrana. W odrodzonym kraju odbudowali ją Polacy. Kolejka mogła być dojechać wówczas do Raśnika, Ochudna, Brańszczyka aż do samej rzeki Bug oraz do Białegobłota i Kalinowa. Cała sieć kolejowa miała długość około 40 km. Niestety nie się z torów nie zachowało. Sieć została ostatecznie zlikwidowana na początku lat 60. XX wieku. Zostały same nasypy w lasach. Pozostał jedynie obiekt inżynierski - wiadukt w Dalekim Tartaku na odcinku normalnych torach w kierunku Przetyczy.

Jak to wszystko wyglądało finansowo?

Stwierdziłem, że jeśli ja tego nie zrobię, to nie zrobi tego nikt. Całą pracę finansuję z własnych środków. Nikt mnie nie finansuje, ponieważ nawet nie ma możliwości pozyskania środków z innych źródeł. Nie ma drugiej takiej osoby w kraju, która miała by parowóz na podwórku i wybudowała sobie własny skansen przy domu. Robię to społecznie, żeby pokazać ludziom, jak kiedyś wyglądała nasza wąskotorówka. Chcę połączyć wszystko tak, żeby razem z lokomotywą, wagonami, torami i semaforem wszyscy ci, których interesuje kolei, mogli zobaczyć ją w rzeczywistości, a przy okazji poznali historię mojej miłośności.

Korzystając z okazji Mateusz chciałby serdecznie podziękować wszystkim, którzy nawet w niewielkim stopniu przyczynili się do powstania tego projektu, w szczególności Starostwu Powiatowemu, dzięki któremu udało się ściągnąć tutaj parowóz.

Katarzyna Tomczak