



**Dzieje Muzeum Kolejnictwa /
Stacji Muzeum
w latach 1927-2018**



WARSZAWA GŁÓWNA

PRACA ZBIOROWA

Walentyna Rakiel-Czarnecka, Maria Fudała

Łukasz Popowski, Magdalena Sowińska, dr Marta Przygoda-Stelmach

REDAKCJA

Walentyna Rakiel-Czarnecka, Maria Fudała

KOREKTA

Teresa Walczak

SKŁAD

Robert Lachmann, www.lachmann.pl

DRUK

JKTeam Joanna Kluczek, www.jkteam.pl

WYDAWCA

Stacja Muzeum

00-811 Warszawa, ul. Towarowa 3

tel. +48 22/620 04 80 wew. 101, e-mail: sekretariat@stacjamuzeum.pl

www.stacjamuzeum.pl, www.cyfrowa.stacjamuzeum.pl

Stacja Muzeum posiada wszelkie autorskie prawa do publikacji.

W książce wykorzystano materiały opracowane przez byłych i obecnych pracowników Stacji Muzeum oraz osoby związane z placówką.

Szczegółowe informacje znajdują się w przypisach i bibliografii.

O ile nie zaznaczono w tekście, zdjęcia i materiały ilustracyjne pochodzą z archiwum Stacji Muzeum.

Zdjęcia na okładce:

Dworzec Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Warszawie, pierwsza siedziba Muzeum Kolejowego, 1928 r.

Neon na budynku Stacji Muzeum w Warszawie, 2018 r.

Warszawa 2018

ISBN: 978-83-945830-7-1

Wydawnictwo dofinansowane przez Samorząd Województwa Mazowieckiego w formie dotacji celowej na realizację projektu pn. „Promocja historii kolejnictwa”.

Koordynatorem projektu jest Sławomir Majcher.

WSTĘP

Szanowni Czytelnicy,

przekazujemy Państwu unikalną publikację pt. „Dzieje Muzeum Kolejnictwa/Stacji Muzeum w latach 1927-2018”, wydaną w ramach projektu pt. „Promocja historii kolejnictwa”, adresowanego do branży turystycznej oraz nauczycieli. Środki na realizację tego zadania pozyskaliśmy w 2018 r. od Samorządu Województwa Mazowieckiego. Naszym głównym celem jest promocja zbiorów Stacji Muzeum poprzez zaprezentowanie historii placówki w nieco inny sposób, polegający m.in. na odsłonięciu zakulisowych działań, ukazaniu strat pozytywnej, ludzkiej energii, jak też splotu różnych niesprzyjających zdarzeń. Nasza historia jest długa i skomplikowana. Muzeum wielokrotnie ponosiło straty na różnych płaszczyznach, nie zawsze dające się wycenić. Poza stratami materialnymi, czyli utratą eksponatów, były i te niewymierne – zniszczenie pracy ludzkiej i ogromnego potencjału, który wskutek różnych wydarzeń, sytuacji, struktur, decyzji władz nadrzędnych został albo niewykorzystany, albo roztrwoniony.

W roku 100-lecia odzyskania niepodległości chcemy też zwrócić uwagę, że Muzeum, które w lutym skończyło 90 lat, wciąż nie może doczekać się właściwego potraktowania i uszanowania dokonań, jak też zgromadzonych zabytków. O ile w okresie powstawania Muzeum (zostało otwarte niedługo po odzyskaniu niepodległości) ceniono znaczenie edukacji technicznej oraz komunikacji, a także dorobek, sukcesy i osiągnięcia kolejnictwa, o tyle w czasach współczesnych, a szczególnie w ostatnich latach, PKP jakby zapominało o swoim dziedzictwie. Do chwili zamykania publikacji, czyli do początku października 2018 r., nieznany jest dalszy los – zarówno naszej placówki, jak i zabytkowego taboru kolejowego.

„Dzieje Muzeum Kolejnictwa/Stacji Muzeum w latach 1927-2018” to opis burzliwych losów muzealnictwa kolejowego na przestrzeni minionych 90 lat. Pierwsza część pt. „Misja, cele oraz straty, jakie poniosło Muzeum Kolejowe/Komunikacji w latach 1927-1951” to efekt moich badań na Podyplomowym Studium Muzealniczym Wydziału Historycznego Uniwersytetu Warszawskiego. Kolejne artykuły, autorstwa wielu pracowników Stacji Muzeum, prowadzą czytelnika do roku 2018.

Wierzę, że ta wielomiesięczna praca przyniesie efekt w postaci lepszego poznania naszej placówki nie tylko przez uczestników szkolenia realizowanego w ramach projektu pt. „Promocja historii kolejnictwa”. Zachęcamy do lektury także inne osoby zainteresowane naszymi zbiorami, spojrzenie przez pryzmat skomplikowanej historii pozwala zajrzeć w głąb, poznać nieznane historie, ale też docenić starania, pasję, pracę naszych poprzedników. Szczególnej uwadze polecam te rozdziały, w których piszemy o trudnościach, z jakimi Muzeum musiało borykać się przez lata, o problemach tworzonych głównie przez ludzi. Te różnego rodzaju kłopoty, wynikające m.in. z braku własnej siedziby, pochłaniały mnóstwo energii i sił, które zużyte na potrzeby placówki mogły przyczynić się do jej rozwoju i sukcesów. Wskazuję też na artykuły opisujące nasze zbiory, starania o pozyskanie funduszy ze źródeł zewnętrznych, jak też kolejne wizje nowych obiektów na potrzeby muzealnictwa kolejowego. Godne podkreślenia jest, że mimo tak rozlicznych przeszkód Muzeum wciąż się rozwija, poszukuje nowych form działalności, przekazywania wiedzy technicznej i historii postępu technicznego, wykorzystuje do promocji swoich zbiorów nowe technologie.

Dzięki staraniom pracowników zdobyliśmy środki m.in. na digitalizację muzealiów, które można oglądać na stronie internetowej www.cyfrowa.stacjamuzeum.pl. Rozbudowujemy stale tematykę i zakres lekcji muzealnych, kreujemy nowe ciekawe wydarzenia kulturalne, wykorzystując potencjał Muzeum. Zachęcam ponadto do częstego odwiedzania Stacji Muzeum w Warszawie i w Sochaczewie, gdzie funkcjonuje nasza filia – Muzeum Kolei Wąskotorowej, gdyż bezpośredniego kontaktu z eksponatami nie da się w żaden sposób zastąpić.

Walentyna Rakiel-Czarnecka

Walentyna Rakiel-Czarnecka

MISJA, CELE ORAZ STRATY, JAKIE PONIOSŁO MUZEUM KOLEJOWE/KOMUNIKACJI W LATACH 1927-1951

Muzeum Kolejnictwa – zlikwidowane 1 kwietnia 2015 r. i przekształcone w instytucję kultury – Stację Muzeum – nie miało zbyt dużo szczęścia do władz państwowych. Tylko nieliczne osoby spośród sprawujących władzę interesowały się placówką, przy czym na początku istnienia Muzeum to zainteresowanie było najsilniejsze. Podczas odbudowy niepodległego państwa doceniano znaczenie rozwoju technicznego oraz postępu. Na fali entuzjazmu i radości z odzyskania po 123 latach niepodległości zrodziło się wiele cennych inicjatyw. Jedną z nich dotyczyła Muzeum Kolejowego.

Gdyby do tegoż Muzeum trafiło (od powstania placówki do czasów współczesnych) wszystko, co było w Polsce wyprodukowane, wydane, opublikowane, uchwalone, napisane, jeździło po torach, a także bilety, formularze, druki, sztandary, środki łączności, sygnalizacji itp. z dziedziny kolei i kolejnictwa – Muzeum Kolejnictwa byłoby najciekawszym miejscem w Europie, a być może na świecie. Placówka jednak nie miała tyle szczęścia. Ciągłe coś stawało na drodze do zrealizowania wizji wytyczonej przez polskich inżynierów, doceniających jak nikt znaczenie edukacji technicznej.

18 lutego 2018 r. minęło 90 lat od chwili otwarcia Muzeum Kolejowego w Warszawie. Sam pomysł utworzenia Muzeum w czasie, kiedy na zaspokojenie czekało mnóstwo pilnych potrzeb, kiedy scalano rozerwane przez lata zaborów tereny, kiedy wrzało na scenie politycznej, był jak na owe czasy bardzo odważny i nowatorski. Podczas lektury różnych źródeł, zawierających informacje o MK (dokumenty, wydawnictwa okolicznościowe, artykuły prasowe itd.) rodzi się w czytelniku, badaczu szacunek, uznanie i poważanie dla autorów projektu – „ojców” Muzeum, a także dla zapału, pasji, zaangażowania ludzi tworzących placówkę oraz środowiska polskich inżynierów.

Na podkreślenie zasługuje też klimat społeczno-polityczny dla tego typu inicjatyw. Spomiędzy linierek tekstów zawartych w materiałach źródłowych wypływa entuzjazm ludzi odbudowujących Polskę, ich pasja, umiłowanie ojczyzny, patriotyzm, poświęcenie. Zaskakuje też troska o edukację techniczną społeczeństwa i świadomość współczesnych, że jest ona gwarantem rozwoju gospodarczego oraz innych dziedzin życia, a także fakt, że tak wiele osób rozumiało znaczenie oświaty i misji Muzeum. W międzywojniu w Polsce kolej postrzegano jako dźwignię postępu. Była bardzo istotnym środkiem transportu – dbano o nią, rozwijano, otaczano troską państwa. Tym bardziej dramatyczne stają się dalsze losy Muzeum i jego zbiorów. Imponuje rozmach, głębia i nowatorstwo wizji Muzeum, jego celów i misji. Zaskakuje dojrzałość, pasja, zaangażowanie i niezłomność twórców idei. Patrzyli na teraźniejszość, ale widzieli również przyszłość, rozumieli uwarunkowania rozwoju kraju, wiedzieli, co może stać się jego motorem. Z Muzeum wiązano duże nadzieje, stawiano szczytne cele. Miały one sprostać nowym wyzwaniom. Niestety przyszła wojna, a z nią zniszczenie wojenne. Zgromadzone zbiory zostały rozgrabione, spalone, zniszczone¹.

Kilka osób, w tym dyrektor Muzeum – Władysław Woydino, próbowało ratować i chronić zbiory, ale to nie zmieniło ich losów. Po wojnie byli pracownicy podjęli trud odszukania rozgrabionych zbiorów, lecz nie przyniosło to oczekiwanych rezultatów. Starania i zabiegi zaowocowały decyzją o odbudowie Muzeum, niestety w kilka lat później postanowiono o likwidacji Muzeum Komunikacji (było w budowie). Ostatecznie Muzeum – jako Muzeum Kolejnictwa – powstało w 1972 r. Po pierwszych latach rozwoju znów nastąpił regres, zastój i zrodziły się problemy. Muzeum nie mogło się rozwijać, jak to czyniły inne instytucje kultury, bo nie miało prawa ani do gruntu, ani do budynku. Sytuacja tej wyjątkowej placówki do dzisiaj nie jest ustabilizowana.

W niniejszej pracy podjęłam próbę zbadania dziejów Muzeum Kolejowego, przekształconego w Muzeum Komunikacji, na bazie którego po latach powstało Muzeum Kolejnictwa. Interesowały mnie cele, jakie stawiano przed placówką, misja, struktura zarządzania, jak też poniesione na przestrzeni lat straty. Próbowałam również znaleźć odpowiedź na pytanie, czy jest jakakolwiek możliwość odzyskania

¹ Wykaz strat poniesionych przez Muzeum Komunikacji w Warszawie za okres od dnia 1 września 1939 r. do dnia 18 stycznia 1945 r. na skutek działań wojennych i grabieży dokonanej przez hitlerowców, sporządzony w dniu 9 marca 1946 r., AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, s. 195-206.

utraconych eksponatów. Interesowało mnie także, co ówczesne władze sądziły o rozwoju myśli technicznej oraz edukacji technicznej.

Przystępując do pracy, nie miałam do końca sprecyzowanego planu. W miarę, jak odkrywałam nowe materiały źródłowe, zgłębiałam kolejne raporty, sprawozdania, zarządzenia i regulaminy – coraz bardziej doceniałam rolę ludzi zaangażowanych w tworzenie Muzeum. Bez ich pasji, zaangażowania, odpowiedzialności i trudu placówki w ogóle by nie było. I tak stopniowo docierałam do szczegółowego opisu ekspozycji, jaką przygotowano na Targi Wschodnie we Lwowie w 1927 r., do dzienników ustaw, notatek prasowych, archiwaliów. Wędrowałam od jednego źródła do kolejnego. Ta wyprawa w przeszłość była interesująca, dzięki niej lepiej poznałam placówkę, w której pracuję od 2011 r. Praca ta stała się dla mnie także inspiracją do wzbogacenia wystaw w naszym Muzeum, jak też form działalności.

Nadzieje związane z techniką, edukacją oraz dostępem do kultury po odzyskaniu niepodległości

Okres po 1918 r. dla Polski był czasem niezwykłym, bo po latach niewoli budowano wolne państwo. Pracowano z pasją i zapałem. Praca była służbą, a wywiązywanie się z obowiązków – świadectwem patriotyzmu. Na tym tle zawód kolejarza i rola kolei była znacząca. Stosunek do kolei wyrażają słowa marszałka Piłsudskiego, który powiedział: „Aby podnieść kulturę i dobrobyt ludności, trzeba dać jej dobrą komunikację”.

Polska stanęła przed ogromnym wyzwaniem – aby sprostać trudnym zadaniom, należało ludzi zażrewać do pracy. W poszukiwaniu inspiracji do sposobów motywowania ludzi do większego wysiłku Wiktor Cambon, francuski inżynier, filozof i pisarz, po wizycie w niemieckich centrach przemysłowych swoje spostrzeżenia wyraził poprzez cytata z „pewnego nadreńskiego pisma”: „Należy wpoić w naszą (niemiecką) młodzież to przeświadczenie, że w chwili obecnej, która narzuca obowiązek odrodzenia narodu, technika stoi ponad wszystkim! Technika panuje nad polityką, literaturą i sztuką! O tym można sądzić z nieustannych odkryć i wynalazków: automobilizmu, radiotelegrafii, telefonów automatycznych, lotnictwa, skafandrów pozwalających zanurzyć się w wodę na głębokość 120 metrów, produktów syntezy chemicznej... Potrzeba, ażeby wszyscy u nas dobrze wiedzieli, że te narody, które zaniedbują technikę współczesną, spadną do poziomu Indian z lasów dziewiczych”².

Autor artykułu – inżynier Waław Łopuszański – stawia Niemcy za wzór i tak pisze w cytowanym „Inżynierze Kolejowym” o zasadach edukacji technicznej w Niemczech: „Właściwie mówiąc, zasady te nie są nowościami: hołdowali im, mniej lub więcej świadomie, Niemcy, na wiele lat przed wojną światową bardzo interesowali się techniką i sam cesarz Wilhelm II, uczęszczając np. na wykłady radiotelegrafii, centralizacji zwrotnic, sygnalizacji kolejowej itp. wynalazków, przewidując spożytkowanie ich w interesach niemieckiego przemysłu, handlu i wojska. Udoskonalając już od dawna i systematycznie swój przemysł, handel, organizacje, stowarzyszenia naukowe, politechniki, laboratoria, a jednocześnie szkoląc podrastającą młodzież w bardzo licznych szkołach zawodowych, fabrycznych, kursach dokształcających itp. dochodziły Niemcy do takiego stopnia technicznego i gospodarczego rozkwitu, w porównaniu z innymi państwami, że mogłyby zagrażać podbojem całego świata.

Wojna przerwała na chwilę ten rozpęd, ale kadry oraz organizacja pracy narodowej pozostały i nabrawszy nowych sił, rozwijają się i doskonalą dalej w coraz szybszym tempie. Jak przed wojną światową, tak tym bardziej obecnie, imponuje Niemcom przede wszystkim zawrotne bogactwo Ameryki Płn., potężny jej przemysł i handel, oryginalna organizacja i metody pracy, oryginalne poglądy amerykańskich potentatów, np. Forda. Pilnie też odwiedzają Amerykę różni fachowcy niemieccy, by następnie stopniowo próbować i stosować u siebie wszystko to, co widzieli najlepszego w Ameryce. Francja i Polska, w razie brania nauki i z Niemiec, brałyby ją właściwie już z drugiej ręki, ale miałyoby to pewną zaletę, że czerpane stamtąd metody i organizacja pracy byłyby poniekąd już wypróbowane w warunkach socjalnych europejskich, różniących się bardzo znacznie od stosunków amerykańskich”.

Podczas analizy historycznych materiałów nasuwa się wniosek, iż stratą najbardziej bolesną, nieodwracalną, jaką poniosło Muzeum, byli ludzie związani z placówką, jak też w ogóle z koleją i kolejnictwem. Z tej dużej grupy zawodowej duży procent pracowników zginął w wyniku działań wojennych, duża część środowiska musiała zmienić miejsca zamieszkania, przesiedlić się na inne tereny.

Ten entuzjazm, jaki towarzyszył budowaniu państwa, ogromny szacunek, jaki żywili do swojej służby, poświęcenie, z jakim wypełniali swoje obowiązki – jest niezwykły i bardzo porusza badacza, się-

² W. Łopuszański, *W sprawie Polskiego Muzeum Kolejowego*, „Inżynier Kolejowy”, 1927, nr 2, s. 57.

gającego do materiałów źródłowych. Jednym z nich jest „Jednodniówka Referatu dla Spraw Kulturalno-Oświatowych i Społecznych Wydziału Osobowego Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie”, wydana po Targach Wschodnich. Wydawnictwo informuje m.in. o utworzeniu nowego referatu kulturalno-oświatowego w Dyrekcji Kolei we Lwowie, o ideach przyświecających przedsięwzięciu oraz o stawianych celach tej formie działalności.

Na podkreślenie zasługuje uzasadnienie dla podjęcia pracy kulturalno-oświatowej. Kolei przypisano wielką rolę w szerzeniu kultury, nie zawężano jej roli li tylko do transportu i komunikacji. W słowie wstępnym (od Redakcji) czytamy: „od chwili położenia pierwszych progów kolejowych na szarej grudzie ziemi, kolej stała się łącznikiem kultury wszystkich narodów, miernikiem ich siły ekonomicznej i dojrzałości intelektualnej. Życie nowoczesne bez kolei, jako głównego do tej pory środka wzajemnej wymiany wartości, nie jest do pomyślenia. Ożywczy prąd przewodzi żelazna sieć szyn po całej ziemi; gdziekolwiek tylko się ukaże, tam wykwita kultura i cywilizacja. (...) Kto mierzy wartość kolei ilością przewiezionych ton i przebieżonych kilometrów, a nie widzi jej ogromnego znaczenia kulturalnego, ten popełnia błąd wielki; kto pragnie zmechanizować pracę kolejarza i ściągnąć go do poziomu zwyczajnej siły przewozowej, popełnia błąd jeszcze większy.

Kolejarz, spełniający zaszczytną funkcję rozsądnika kultury, sam, choćby mimo woli o nią się ociera, widzi jej wpływ zbawienny, uczy się cenić jej owoce. Kultura ta przebiega obok niego w zamkniętych wagonach, kusi go szybami pociągów kurierskich... Wieczna obecność płynącej żelazną drogą cywilizacji nie pozwala zmechanizować patrzących na nią ludzi, rodzi w ich sercu tęsknotę za zdobyczami nowoczesnej kultury. Chcielibyśmy otworzyć niejako wewnątrz pędzących wagonów, aby na najmniejszej choćby stacji, ce został jasny promień kultury i owładnął duszami skupionych w pracy ludzi, ukoł ich pragnienia, podniósł ich wartość intelektualną. Im więcej światła wlejemy w umysł naszego pracownika, tym wierniejszy będzie swej pracy, nauczy się ją kochać i cenić. Oto nasze główne zadanie”³.

Dalej czytamy: „Siłą każdego narodu jest ogólny rozwój umysłowy jego warstw społecznych. W odrodzonej Polsce nie wystarczy wykwićnięte wykształcenie pewnej tylko części, potrzeba koniecznie, by zbawcze promienie światła i wiedzy przeniknęły, dosięgły do najciemniejszych zakątków, do najniższych warstw. Tylko w rozwoju równomiernym wszystkich klas społecznych leży szczęście narodu, tak jak w rozwoju równomiernym wszystkich organów fizycznych zdrowotność człowieka. W naszym Państwie tym więcej należy dbać o oświatę całego społeczeństwa, aby odrobić wstrzymany wiekową niewolą kulturalny rozwój narodowy, aby przez ogólną oświatę przysposobić wszystkich do pracy nad dalszą rozbudową Państwa oraz zachęcić do skonsolidowanej, karnej pracy państwowej. Jeżeli się czyni wiele wysiłków celem podniesienia ekonomicznego Państwa lub zapewnienia materialnego bytu mas pracujących, nie można zapominać, że droga ta prowadzi przez podwoje ogólnego podniesienia oświaty. Oświata więc i dobrobyt w najściślejszym ze sobą związku wzajemnie się popierają i uzupełniają, rozdzielone od siebie nie mogą istnieć trwale. Oświata jest potęgą i błogosławieństwem narodu, ciemnota jest jego nieszczęściem, jego moralną i materialną nędzą. Podniesienie oświaty wśród pracowników kolejowych posiada znaczenie. Oświecony ogół pracowników kolejowych tym sprawniej i chętniej pracuje, tym ściślej zazębia się w skomplikowanym mechanizmie kolejnictwa. Zbawienne skutki oświaty przyniosą niezmierne korzyści nie tylko samym pracownikom, ale społeczeństwu i Państwu”⁴.

Tylko w okręgu dyrekcji kolei we Lwowie znajdowało się w owym czasie 50 instytucji kulturalno-oświatowych, humanitarnych i społecznych. Zadaniem referatu kulturalno-oświatowego, utworzonego przez dyrekcję kolei, było łączenie wysiłków poszczególnych instytucji, kontrola, podsuwanie pomysłów i inicjatyw, jak też pomoc materialna i finansowa. Prace referatu podzielono na dwie części: instytucje społeczne o charakterze lokalnym, których pracę referat monitorował i wspierał, oraz instytucje ogólne, obejmujące swoją działalnością cały okrąg dyrekcji. Działało 6 takich instytucji. Były to: Komitet humanitarny (na jego rzecz pracownicy opodatkowali się w wysokości 2 promili rocznie), Stowarzyszenie dla budowy bursy, Komitet Tuchlański utrzymujący kolonie wakacyjne dla dzieci z rodzin kolejowych w Tuchli, Koło artystyczno-literackie pracowników kolejowych, Towarzystwo oszczędności i kredytu pracowników kolei we Lwowie (nazwane imieniem Józefa Makusza), Komitet budowy sanatoriów kolejowych.

W zakresie pierwszej części swojej pracy referat dyrekcyjny w każdym zbiorowisku kolejarzy miał wyznaczać pracownika, którego obowiązkiem było „organizowanie życia kulturalnego, przesyłanie sprawozdań i stały kontakt z referatem dyrekcyjnym. Główną ideą będzie tworzenie w każdym większym

³ „Jednodniówka Referatu dla Spraw Kulturalno-Oświatowych i Społecznych Wydziału Osobowego Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie”, 1928 (styczeń), nr 1, s. 1.

⁴ Ibidem, s. 5.

zbiorowisku pracowników kolejowych specjalnych «Ognisk», wyposażonych we własną czytelnię, koło amatorskie, stowarzyszenie muzyczne i zabawowe, zjednoczenie spółdzielcze i kasę pożyczkową. «Ogniska» te, z wyznaczonym przez referat dyrekcyjny pracownikiem na czele, miałyby za zadanie zjednoczyć wszystkie prace z zakresu humanitarnego i kulturalno-oświatowego wspólnie z organizacjami i w porozumieniu z istniejącymi już w danej miejscowości instytucjami społecznymi, jak TSL, «Sokół», «Strzelec» itp., ale wyłącznie na terenie apolitycznym. Zorganizowane w ten sposób «Ogniska» stałyby się ośrodkami życia kulturalnego pracowników kolejowych i wzorem dla społeczeństwa prowincjonalnego⁵.

Wśród inicjatyw, podejmowanych w ramach opisanej działalności, uwagę zwracają m.in. biblioteki ruchome. A tak uzasadniano ten projekt: „Pracownik kolejowy, pełniący ciężką i odpowiedzialną służbę na odludnej stacji napotyka wielkie trudności w poszukiwaniu książki; zadaniem nowych bibliotek będzie, aby książka sama przyszła do niego. Kilka przerobionych wagonów kolejowych z odpowiednim urządzeniem wewnątrz dla celów bibliotecznych, dodawanych do pociągów zawiezie dla każdego pracownika i jego rodziny dobrą książkę w najdalsze nawet zakątki okręgu⁶”.

Myśl o tych bibliotekach zrodziła się w dyrekcji poznańskiej, ale zrealizowała ją dyrekcja katowicka. W dyrekcji lwowskiej ten projekt poszerzono – ustalono, że z księgozbioru objazdowego będą mogli korzystać również inni mieszkańcy. Ambicją referatu dyrekcyjnego było, aby w bibliotece były wszystkie wydawnictwa, jakich czytelnik sobie zażyczy. Czytelnicy płacili wpisowe oraz wnosili miesięczną opłatę abonamentową. Miesięcznie kolejarz płacił 50 groszy za dwie książki tygodniowo, zaś nie kolejarz – złotówkę. Wpisowe wynosiło 20 groszy.

Kolejnym spektakularnym zjawiskiem w ramach opisywanej działalności kulturalno-oświatowej prowadzonej przez kolejarzy i dla tego środowiska były odczyty. Np. na terenie dyrekcji kolei w Wilnie w latach 1924-26 odbyło się ich 513⁷. Dotyczyły różnych dziedzin życia: literatury, przyrody, sztuki, higieny, geografii, krajoznawstwa, historii, ekonomii, polityki, astronomii itd. W ramach działalności „Ognisk” tworzone domy dziecka (organizowane były na wzór przedszkoli, tutaj dzieci pracowników miały utrzymanie całodzienne, opiekę, rozrywki i początkowe nauczanie, ale też robotki ręczne), przychodnie, organizowano kursy dokształcające, kino, orkiestry, kółka teatralne, turnieje itd.

Opisując szerzej działalność kulturalno-oświatową PKP, gdyż zarówno cele, jakie stawiano tego typu działalności, jak i efekty, zaangażowanie wielu kolejarzy i ich rodzin pokazuje, jak dużą wagę przywiązywano do kształcenia, podnoszenia kwalifikacji ogólnych, jak wysoko stawiano edukację, starając się docierać do jak największej liczby osób, a szczególnie do mieszkańców małych ośrodków (dzisiaj powiedzielibyśmy, że do ludzi zagrożonych alienacją) – to wszystko w sumie pokazuje klimat, w jakim dojrzała decyzja o powołaniu Muzeum Kolejowego. Placówka była niejako „wisienką na torcie”, ukoronowaniem wielu innych przedsięwzięć, wypadkową wielu innych działań, podejmowanych w środowisku kolejarzkim. Gdyby nie zaangażowanie w wystawy, nie byłoby eksponatów, gdyby zabrakło wiary w potęgę wiedzy i edukacji – Muzeum by nie powstało, gdyby kreatorzy Muzeum nie mieli świadomości o potędze wiedzy i edukacji – nie byłoby sukcesu, jakim niewątpliwie było utworzenie Muzeum Kolejowego, jak i powstanie pomysłu o Muzeum Przemysłu i Techniki o charakterze centralnym i narodowym.

Odbudowa kolei po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku

Kiedy po 123 latach niewoli, w 1918 r., Polska odzyskała niepodległość, przystąpiono natychmiast do przejmowania kolei przez państwo polskie, ale był to proces żmudny i długotrwały. Powołane nowe władze kolejowe stanęły przed problemem odbudowy kolei ze zniszczeń wojennych oraz scalenia w jeden układ komunikacyjny trzech różnych systemów, dostosowanych do potrzeb zaborców. Ziemie polskie podzielone były na cztery, różniące się systemy kolejowe: austriacki, pruski, rosyjski szerokotorowy i rosyjski normalnotorowy (w każdym też zaborze stosowano w taborze inny system hamowania). Jak bardzo były one różnorodne, może świadczyć osobliwy przypadek Królestwa Polskiego, gdzie współistniały – rozdzielone Wisłą – dwa rozstawy szyn: normalny (1435 mm) i szeroki (1524 mm). Ton całej sieci nadawały koleje szerokotorowe, stanowiące fragment sieci ogólnorosyjskiej⁸.

⁵ Ibidem, s. 3.

⁶ Ibidem.

⁷ *Krótki zarys pracy kulturalno-oświatowej na terenie Dyrekcji PKP w Wilnie. Wydawnictwo okolicznościowe Sekcji Kulturalno-Oświatowej Dyrekcji K.P. w Wilnie z powodu otwarcia po raz pierwszy wystawy komunikacyjnej na Międzynarodowych Targach Wschodnich we Lwowie 4-15 września 1927 r., Międzynarodowe Targi Wschodnie, Wilno 1927, s. 5.*

⁸ A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce*, Carta Blanca, Warszawa 2012, s. 7-104.

Spośród kolei szerokotorowych najwcześniej powstała Droga Żelazna Petersbursko-Warszawska (1851 r. – rozpoczęcie budowy, zakończenie w 1906 r.), o ogromnym znaczeniu geopolitycznym, potem Droga Żelazna Warszawsko-Terespolska (1866-1867), Droga Żelazna Brzesko-Grajewska (1872-1874), Droga Żelazna Nadwiślańska (ukończona w 1877 r.), Droga Żelazna Iwanogrodzko-Dąbrowska (w 1884 r. oddano pierwszy odcinek), Droga Żelazna Warszawsko-Kaliska (1902 r.), Kolej Herbsko-Kielecka (1911 r.). Na lewym brzegu Wisły plany budowy pierwszego połączenia kolejowego zrodziły się w tym samym czasie, co koncepcje wdrażane w Europie. Projekt budowy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (o rozstawie szyn normalnotorowym) opublikowano w 1835 r., trzy lata później rozpoczęto budowę, zaś w 1845 r. ruszył pierwszy pociąg. Swoją specyfikę miały też koleje budowane na ziemiach polskich pod zaborem austriackim. Jak podaje Adam Dylewski, dominowało tutaj „myślenie strategiczne”, istotne z perspektywy Wiednia, zaś w mniejszym stopniu – Lwowa, Oświęcimia czy Złoczowa. „Koncesji udzielano tam, gdzie uznano to za stosowne kręgi wojskowe i gospodarcze (ale wiedeńskie, nie galicyjskie!). Zamiast pokryć kraj gęstą siecią połączeń, fundusze wydawano na budowę trudnych, kosztownych linii o znaczeniu wojskowym – przygranicznych i transkarpackich, istotnych z punktu widzenia całych Austro-Węgier, ale niekoniecznie samej Galicji czy któregoś z regionów”⁹.

Najlepiej sieć kolejowa była rozwinięta na terenach będących pod zaborem pruskim. W XIX wieku została ona objęta siecią kolejową państw niemieckich. W owym czasie kolejnictwo niemieckie należało do przodujących na świecie. Polityka zaborców w zakresie rozbudowy sieci kolejowej na ziemiach polskich była nadmiernie ostrożna. Podczas I wojny światowej ujawniły się w tej sieci luki, które starano się łączyć, tworząc koleje wąskotorowe, głównie z powodu prowadzenia działań wojennych, dla których transport kolejowy był bardzo istotny. Budowano wąskotorówki m.in. na trasie: Suwałki – Olecko, Ostrołęka – Wielbark, Lublin – Rozwadów, Ostrowiec Św. – Sandomierz, Rejowiec – Zawada – Bełżec i Zawada – Hrubieszów, jak też na Kujawach czy Poniidziu¹⁰.

W sumie po zaborcach odziedziczyliśmy ok. 16 tys. km linii kolejowych. Opis ich stanu znajdziemy m.in. w „Historii kolei w Polsce”: „Były to drogi żelazne w dużej mierze zniszczone i zaniedbane, różniące się szeregiem podstawowych rozwiązań (począwszy od szerokości toru) oraz nietworzące sieci odpowiadającej kształtowi państwa. Do natychmiastowego użytku nadawało się tylko 19 proc. stacji wodnych i wież ciśnień, 37 proc. dworców, 52 proc. lokomotywni i warsztatów, 59 proc. mostów, 69 proc. magazynów, 78 proc. kolejowych budynków mieszkalnych. Całkowicie zniszczonych zostało 380 mostów, 574 dworce, 506 magazynów, 78 lokomotywni i warsztatów, 489 stacji wodnych i wież ciśnień, 2189 domów mieszkalnych”¹¹. W złym stanie były też torowiska, ponieważ podczas wojny polsko-bolszewickiej przekuwano je w wielu miejscach z szerokotorowych na normalne i odwrotnie. Straty wojenne na kolei oszacowano na 594 mln franków w złocie, największe w Galicji i na Kresach Wschodnich, duże straty były też w Królestwie Polskim. W lipcu i sierpniu 1915 r. Rosjanie przeprowadzili tam masową wywózkę na wschód. Wywozili wszystko, co miało jakąś wartość. Razem z fabrykami i zakładami także pracowników i ich rodziny. Praktycznie jedynie na terenie zaboru pruskiego nie było zniszczeń, bowiem Niemcy sądzili, że te ziemie zostaną u nich. Podczas wojny przeprowadzono tam wymianę szyn, dostosowując infrastrukturę do najcięższych parowozów.

Powyższe dane statystyczne dają wyobrażenie o ogromie prac, jakie należało podjąć, aby zapewnić transport i komunikację kolejową w całym, cudem odzyskanym i wywalczonym kraju. 20 lat od zdobycia niepodległości do wybuchu drugiej wojny światowej to czas budowania polskich kolei, które stały się symbolem rozwoju młodego państwa. Dzięki ogromnemu wysiłkowi organizacyjnemu udało się scalić odrębne systemy transportowe funkcjonujące pod trzema zaborami, wprowadzić sprawnie działające władze i służby kolejowe, uruchomić własny przemysł taboru kolejowego, wykształcić kadrę pracowniczą, przebudować i polepszyć stan techniczny linii kolejowych, zwiększyć prędkości pociągów i osiągnąć wysoką punktualność ich kursowania.

Taki sukces był możliwy dzięki postawie kolejarzy-patriotów, którzy uczestniczyli w powstaniach (w tym również w styczniowym), jak i walkach wyzwoleniczych, kiedy tworzyły się nowe granice kraju. Patriotyczna postawa kolejarzy sprawdziła się także w czasie odbudowy państwa. Odnotowano wiele sukcesów w międzywojniu. Jednym ze znaczących była przebudowa (wg projektu prof. Aleksandra

⁹ Ibidem, s. 37-59.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Ibidem, s. 108.

Wasiutyńskiego) warszawskiego węzła kolejowego, w ramach której w latach 1921-1933 została zbudowana linia średnicowa z mostem na Wiśle i dwutorowym tunelem pod ścisłym centrum stolicy. Kolejny sukces to uruchomienie, już w 1920 r., produkcji taboru w Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce S.A. Zakłady w Chrzanowie oraz w Spółce Budowy Parowozów w Warszawie. W 1924 r. budowę parowozów oraz wagonów towarowych i osobowych rozpoczęły Zakłady H. Cegielski w Poznaniu oraz fabryka Lilpop, Rau & Loewenstein w Warszawie. „Pierwszymi polskimi parowozami rodzimej konstrukcji zbudowanymi w polskich fabrykach był Tr21, Ok22, Ty23 i Os24 (parowóz tej serii prowadził w 1935 r. pociąg specjalny z Warszawy do Krakowa, wiozący trumnę z Marszałkiem Józefem Piłsudskim), Pt31. Przedwojenne Polskie Koleje Państwowe produkowały parowozy uznawane za jedne z najlepszych na świecie. Parowóz Pm36 zbudowany w fabryce Fablok w Chrzanowie zdobył Złoty Medal na wystawie Światowej Sztuki i Techniki w Paryżu w 1937 r. Natomiast Grand Prix na tej samej wystawie zdobył pociąg turystyczny, tzw. Brydź-Dancing-Bar, wyprodukowany w zakładach Lilpop, Rau & Loewenstein” – pisała z okazji wystawy na 100-lecie niepodległości Beata Młynarska.

„W latach 30. XX w. prace nad modernizacją polskich kolei prowadził prof. Roman Podolski, który zaproponował koncepcję elektryfikacji kolei, która rozpoczęta została w 1936 r. otwarciem pierwszej zelektryfikowanej linii z Otwocka do Żyrardowa. Jeśli chodzi o architekturę kolejową, to niewątpliwym sukcesem był zbudowany w latach 1933-1939 jeden z najnowocześniejszych w Europie Dworzec Główny w Warszawie wg projektu prof. Czesława Przybylskiego. Utrzymany w prostej i monumentalnej stylistyce modernistycznej łączył oszczędność formy z elementami dekoracji w stylu art déco wykonanej przez najwybitniejszych polskich artystów, m.in. Felicjana Szczęsnego Kowarskiego. Największą inwestycją komunikacyjną okresu międzywojennego była budowa magistrali węglowej o łącznej długości 457 km pomiędzy Herbami Nowymi na Śląsku a portem w Gdyni, zaprojektowana przez wybitnego inżyniera Józefa Nowkuńskiego. Stacja Gdynia Port obsługiwała i przeładowywała w ciągu doby ok. 3600 wagonów. (...)

Kolej przyczyniła się do poszerzenia rynków zbytu towarów, które docierały na odległości dotąd nieosiągalne, umożliwiła transfer technologii, podbijała koniunkturę gospodarczą i odegrała kapitalną rolę w procesie industrializacji i budowy nowoczesnego społeczeństwa. W tamtym czasie symbolizowała nową jakość życia społecznego, w którym «polskie» i «państwowe» oznaczało pewne, nowoczesne, punktualne, niezawodne. Na kolei nie pracowało się, ale służyło, a etos pracy kolejarza kojarzył się z szacunkiem i zaufaniem. (...) Kolejarze, jak żadna inna grupa zawodowa, reprezentowali przywiązanie do wartości patriotycznych, identyfikując się z polską tradycją narodową i kierując się takimi wartościami, jak wolność, solidarność, godność. To właśnie kolej była czynnikiem jedności ziem polskich, przyczyniając się do wzmożenia ruchu turystycznego. Symbolem kulturotwórczej roli kolei stał się wydawany wielokrotnie w okresie międzywojennym «Przewodnik po Polsce» wybitnego krajoznawcy Mieczysława Orłowicza. Uznał on pociąg za jedyny dogodny sposób poruszania się po Polsce, a trasy turystyczne podporządkował przebiegowi linii kolejowych”¹².

Powstanie Muzeum Kolejowego, jego cele i misja

Idea założenia polskiego muzeum, poświęconego sprawom komunikacji, w szczególności kolejnictwu, kiełkowała od dawna. Jednak w okresie odbudowy i organizacji kolejnictwa nie było dobrego klimatu ku temu. Po odzyskaniu niepodległości wiele innych spraw było pilniejszych. „Dopiero w 1927 r., kiedy Ministerstwo Komunikacji po raz pierwszy wzięło udział w Targach Lwowskich w charakterze wystawcy i z tego tytułu przygotowało pewną ilość eksponatów, poruszyło sprawę naprzód” – czytamy w „Inżynierze Kolejowym” z 1927 r., nr 11, w notatce „Muzeum Kolejowe w Warszawie”: „Ministerstwo Komunikacji powzięło inicjatywę utworzenia w Warszawie Muzeum Kolejowego, do którego przeznaczyło znaczną ilość eksponatów, wystawionych w roku bieżącym na Wystawie Komunikacyjnej na Targach Wschodnich we Lwowie. Muzeum mieścić się będzie czasowo w gmachu Dworca Kolejowego na st. Warszawa Główna, zajmując początkowo nieduże stosunkowo pomieszczenie ok. 300 m kw. Dla zorganizowania Muzeum powołana została specjalna komisja, złożona z wyższych urzędników Ministerstwa Komunikacji. Otwarcie Muzeum przewiduje się w końcu br.”¹³. W owym czasie Warszawa Główna to był Dworzec Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, zlokalizowany u zbiegu Alei Jerozolimskich i ul. Marszałkowskiej. Tam zostało wygospodarowane miejsce na Muzeum.

¹² B. Młynarska, *Koleje polskie 1918-1939, wystawa z okazji 100-lecia odzyskania niepodległości*, Stacja Muzeum, Warszawa 2018, [tekst niepublikowany].

¹³ *Muzeum Kolejowe w Warszawie*, „Inżynier Kolejowy”, 1927, nr 11, s. 352.

Międzynarodowe Targi Wschodnie we Lwowie, o których mowa w cytowanej notatce, odbyły się we Lwowie w 1927 r. Była to coroczna wystawa przemysłu polskiego i zagranicznego organizowana we Lwowie w latach 1921-1939, której celem było uczynienie ze Lwowa ogniska handlu Polski z krajami wschodnimi, w szczególności Rumunią, Ukrainą i Rosją sowiecką. W 1927 r. pracownicy Dyrekcji Kolei Państwowych przygotowali specjalną wystawę, związaną ze służbami kolejowymi, tj. ruchu, przewozów, drogową i mechaniczną. O Targach i Wystawie Komunikacyjnej pisała też wspomniana powyżej „Jednodniówka” Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie. W wydawnictwie tym czytamy: „Ofiarność i wielki nakład pracy Ministerstwa Komunikacji oraz wspólny trud wszystkich dyrekcji kolei państwowych, z niezmierną energią lwowskiej na czele sprawiły, że Wystawa Kolejowa dała kompletny obraz retrospektywny rozwoju naszego kolejnictwa i wszystkich połączonych z nim urzędów od chwili odbudowy Państwa do chwili bieżącej. Wspaniale urządzona dała świetny przegląd imponujących wyników pracy polskich kolei państwowych i wysiłków twórczych naszych kolejarzy. Dzięki sile atrakcyjnej Targów Wschodnich i olbrzymiemu ich rozgłosowi miały szerokie warstwy społeczeństwa i liczni przyjezdni spośród cudzoziemców po raz pierwszy sposobność podziwiać kolosalny rozwój techniki i gospodarstwa naszego kolejnictwa, oraz wysoki poziom rodzimego przemysłu, który w stu procentach niemal zaopatruje koleje państwowe w materiał i środki techniczne”¹⁴.

Ekspozycja zajmowała 5 tys. m² spośród ponad 31 tys. m² powierzchni użytkowej targów. Mieściła się w pawilonach i na zewnątrz. Wykresy, tabele statystyczne, zdjęcia, diagramy, modele, ale też tabor kolejowy (produkowane w Polsce parowozy i wagony) – cieszyły się dużym zainteresowaniem zwiedzających. „Wystawę stanowiły trzy tory z pociągami stojącymi pod otwartymi semaforami – jakby gotowe do drogi i pawilon udekorowany godłami państwowymi i kolejowymi oraz inicjałami PKP, w którym wystawione eksponaty obejmowały działy: mechaniczny (warsztaty i trakcje), drogowy (budowa i nawierzchnia), zabezpieczenia pociągów i sygnalizacyjny, eksploatacyjny, taryfowy, administracyjny, statystyki przewozów, sanitarny, naukowo-doświadczalny, kolei wąskotorowych, lotnictwo, wydawnictwa MK PKP, propagandowo-turystyczny (film), kulturalno-oświatowy i przedsiębiorstwa pomocnicze związane z kolejami”¹⁵.

O randze przedsięwzięcia, jakim były opisane targi, i jego sukcesie świadczy też Okólnik Ministra Komunikacji z 16 IX 1927 r., nr 13566/11, w którym minister Romocki wyraża uznanie dla pracowników i kierownictwa, zarówno z ministerstwa, jak i dyrekcji kolei. Minister podkreśla, że pierwsza wystawa komunikacyjna „stanęła w zupełności na wysokości zadania tak pod względem ilości, rodzaju i jakości eksponatów, jak i pod względem ich rozmieszczenia i udekorowania pomieszczeń wystawowych”¹⁶.

Przygotowane na targi eksponaty, jak też sukces Wystawy Komunikacyjnej dały impuls do kontynuowania prac nad powołaniem Muzeum Kolejowego. Narodziny decyzji o utworzeniu Muzeum to nie był przypadek. W okresie odbudowywania państwa w międzywojniu doceniano wagę kształcenia technicznego i rozwijania myśli technicznej. Te idee stały się zaczynem do powołania i utworzenia Muzeum Kolejowego, które miało edukacji technicznej sprzyjać. Potwierdzenie tej tezy znajduję m.in. w „Memoriale do Pana Ministra Komunikacji w sprawie bibliotek”. Z Memoriałem wystąpił w 1927 r. Związek Polskich Inżynierów Kolejowych. Kolejarze inżynierowie napisali: „Ogół pracowników kolejowych, a w pierwszym rzędzie inżynierowie kolejowi odczuwają dotkliwie brak należycie zorganizowanej Biblioteki komunikacyjnej, która z jednej strony przyczyniłaby się do szerzenia wiedzy fachowej, z drugiej strony umożliwiałaby prace naukowe oraz okazała pomoc w opracowaniu szeregu zagadnień podnoszonych przez władze kolejowe”¹⁷. Związkowcy podkreślają, że w samej Warszawie jest ponad 200 inżynierów kolejowych, którzy nie mają warunków do pracy naukowej i „szerzenia wiedzy fachowej”. Proszą o środki finansowe, lokal, urządzenia i personel. Wspominają też o potrzebie utworzenia Centralnej Biblioteki Komunikacyjnej, jak też o wydaniu katalogu, zawierającego spis książek znajdujących się w Bibliotece Ministerstwa Komunikacji. Opisane wystąpienie kolejarzskich związkowców nie było odosobnionym głosem o dostęp do wiedzy i rozwoju nauki w zakresie kolejnictwa. O potrzebie edukacji technicznej oraz wzmocnienia roli techniki w rozwoju gospodarki pisał też, na łamach „Inżyniera Kolejowego” wspomniany już powyżej inż. Wacław Łopuszański, konstruktor parowozów.

¹⁴ *Targi Wschodnie i Wystawa Komunikacyjna*, „Jednodniówka Referatu dla spraw Kulturalno-Oświatowych i Społecznych Wydziału Osobowego Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie”, 1928 (styczeń), nr 1, s. 33.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 16 września 1927 r. nr IV/13566/11 w sprawie Wystawy Komunikacyjnej na Targach Wschodnich we Lwowie, *Dziennik Urzędowy Ministra Komunikacji* nr 8, 1927, poz. 41.

¹⁷ *Memoriał do Pana Ministra Komunikacji w sprawie bibliotek ze Związku Polskich Inżynierów Kolejowych*, „Inżynier Kolejowy”, 1928, nr 1, s. 32.

Powołując się na niemieckie doświadczenia, autor podkreślał: „Uznawszy dominujące znaczenie techniki oraz nauk ścisłych dla rozwoju gospodarstwa narodowego i dobrobytu ogólnego, pociągających za sobą znów w dalszym ciągu rozkwit literatury i sztuki narodowej, oraz zapewniających polityczną potęgę państwa, my technicy polscy, powinniśmy wszczepić prawdy te w nasze masy społeczne, budzić w nich zainteresowanie do spraw technicznych, a nade wszystko myśleć o szkoleniu fachowym naszej młodzieży, pracującej w zawodach technicznych, naszych rzesz rzemieślniczych i robotniczych! Do tego celu posłużyć mogą m.in.: popularna literatura techniczna, ustne wykłady i kursy oraz muzea. (...) Lecz uczyć się o rzeczach technicznych jedynie z książek bardzo jest trudno”¹⁸. Dalej autor wskazuje, jakie metody i formy przekazywania wiedzy należy w tym nauczaniu technicznym stosować, wymieniając, jako jedno z instytucji muzea kolejowe, szczególnie niemieckie.

Inżynier Łopuszański rozwija wizję powstania Muzeum Kolejowego, jego misji oraz pieniędzy na utworzenie placówki. Podkreśla, że nie chodzi tylko o gromadzenie przedmiotów, ale też o „czasowe pokazy, najnowszych, najbardziej udoskonalonych przyrządów i instalacji, których opisy, lub rysunki nie dla wszystkich są dostępne, lub zrozumiałe bez fachowych objaśnień, a nawet wykładów”. Autor wymienia, jakiego rodzaju urządzenia winny się znaleźć w tym Muzeum: „urządzenia dla nauki i prób działania hamulców powietrznych, urządzenia sygnalizacyjne i centralizacji zwrotnic, niewielkie laboratorium techniczne, audytorium do wykładów, biblioteka techniczna itd. W tym też Muzeum będą przechowywane niezmiernie cenne i pouczające okazy rozmaitych uszkodzeń kotłów, zwłaszcza parowozowych; charakterystyczne okazy zużycia, uszkodzeń i złamań części zestawów kołowych i rozmaitych innych odpowiedzialnych części parowozów i wagonów; rozmaite modele i projekty wynalazków, wykresy, dane statystyczne, dane o postępach prac normalizacyjnych itd.”. Pan inżynier zachęca, aby do Muzeum trafiały zużyte parowozy różnych typów, które Polska otrzymała w ramach repartycji, a to „dla nauki obecnych i przyszłych polskich konstruktorów”. Jest to jeden z pierwszych w Polsce, a może i całkowicie pierwszy postulat, aby chronić zabytkowy tabor kolejowy.

Kolejny dowód na docenianie roli kolei i kolejarzy w budowaniu nowoczesnego państwa znajduje się w tym samym wydaniu „Inżyniera Kolejowego”. W kronice krajowej, w artykule dotyczącym wystawy krajowej planowanej w Poznaniu w 1929 r., jest informacja, że ta wyjątkowa, bo ukazująca 10-lecie samodzielnego bytu Państwa Polskiego, wystawa ma zobrazować „wysiłek gospodarczy społeczeństwa Polskiego i Rządów w dziele odbudowy Państwa. Wystawa ma obejmować wszystkie działy gospodarstwa narodowego. (...) Ministerstwo Komunikacji rozpoczęło już przygotowawcze prace, ustalając m.in. b. obszerny program wystawy, który między innymi przewiduje zobrazowanie wysiłku technicznego i finansowego M. Komunikacji przy odbudowie zniszczonych linii, prac nad rozbudową sieci i powiększaniem przelotowości istniejących linii, stanu środków przewozowych, rozwoju przewozów osobowych i towarowych, konsumpcji surowca i wytworów przemysłu, stanu sanitarnego i organizacji pomocy lekarskiej, działalności kulturalno-oświatowej i humanitarnej, itd., itd.”¹⁹. Przygotowane na wystawę eksponaty zasilili potem zbiory Muzeum Komunikacyjnego (powstało na bazie wcześniejszego Muzeum Kolejowego). W wydawnictwie periodycznym „Rzeczy Piękne” jest notatka na temat prac nad Muzeum Kolejowym, które dobiegają końca, i w następnym roku, tj. 1928, winno nastąpić otwarcie placówki²⁰. Autor zapisu podkreśla, że w Muzeum będą wystawione eksponaty z Targów Wschodnich, jak też z planowanej w 1929 r. „wystawy 10-lecia” w Poznaniu. Prace nad tworzeniem Muzeum Kolejowego dobiegają końca.

18 lutego 1928 r. ówczesny minister komunikacji, inż. Paweł Romocki, w obecności prezesa Dyrekcji Kolei W. Bienieckiego, dyrektorów departamentów i naczelników Ministerstwa oraz gości z innych ministerstw, urzędów, samorządów i prasy, otwiera placówkę. Muzeum mieści się (zaznacza się, że tymczasowo) w lewym skrzydle starego dworca Warszawa Główna i zajmuje 2 sale, o powierzchni 340 m². „Inżynier Kolejowy” wylicza, co znajduje się w Muzeum: „Na zbiory Muzeum Kolejowego złożyły się: a) eksponaty zeszlórocznej Wystawy Komunikacyjnej we Lwowie; b) modele, wzory etc. zebrane w ubiegłych latach przez Ministerstwo Komunikacji. Jest ich około 200 różnych numerów, z ogólną liczbą poszczególnych przedmiotów przekraczającą cyfrę 800, nie licząc kilkuset fotografii oraz wykresów, z których tylko niewielką ilość dało się pomieścić w Muzeum, ze względu na szczupłość lokali. Najwięcej eksponatów posiada dział mechaniczny, umieszczony w dużej sali, oraz elektrotechniczny, ulokowany w mniejszej sali. Są to wyroby warsztatów, udoskonalone narzędzia, prace uczniów warszta-

¹⁸ W. Łopuszański, *W sprawie Polskiego Muzeum Kolejowego*, „Inżynier Kolejowy”, 1927, nr 2, s. 57-59.

¹⁹ *Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu w 1929 r. i udział w niej Min. Komunikacji*, „Inżynier Kolejowy”, 1927, nr 11, str. 352.

²⁰ „Rzeczy piękne. Organ Muzeum Przemysłowego w Krakowie”, 1927, (R. VI), nr 12, s. 22.

wych, modele taboru, wynalazków, okazy spawania, narzędzi itd. Dział elektrotechniczny posiada wzory oryginalnych zabezpieczeń, sygnalizacji, aparatów telegraficznych, zegarów itd. W dziale drogowym znajdują się modele ciekawych budynków kolejowych, mostów, przepustów, typy szyn itd. Kącik naukowy mieści wyniki badań laboratoryjnych nad strukturą metali, stopów itd.; obok niego reprezentowane są wydawnictwa oficjalne M.K. Pewna część eksponatów odnosi się do działu sanitarii kolejowej, tudzież roli oświatowo-kulturalnej naszych kolei państwowych²¹.

Tworzeniem Muzeum kierował Komitet Kolejowy Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu, pracami zajmował się natomiast referent Ministerstwa Komunikacji A. Luciński. Placówka miała być dostępna dla pracowników kolejowych, ale też dla szerszej publiczności. Zbiory miały być wzbogacane zarówno przedmiotami, maszynami, urządzeniami, dokumentacją przekazywaną przez Dyрекcję Kolei, ale też darami od osób prywatnych, działaczy kolejowych itp. Autor artykułu w „Inżynierze Kolejowym” podkreślił, że otwierana siedziba Muzeum jest tymczasowa i jest potrzeba pilnego budowania nowej, „bez budowy specjalnego pomieszczenia (...) zbiory te nie będą mogły być należycie przechowywane i uzupełniane, a Muzeum nie spełni swej doniosłej roli: kształcenia szerszego ogółu kolejowego i uświadamiania ich, jakimi drogami kroczyła twórcza myśl polskiego i obcego technika kolejowego, jak rozwijały się koleje, co posiadają one i jak pracują²² – czytamy w czasopiśmie.

W Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji, nr 16 z 1928 r., ogłoszono regulamin tymczasowy Muzeum Kolejowego, który zatwierdził 21 maja 1928 r. rozporządzeniem nr IV 6031/11/28 minister komunikacji Alfons Kühn. W Regulaminie Muzeum Kolejowego czytamy: „§ 1. Muzeum Kolejowe ma na celu szerzenie wiedzy i umiejętności w zakresie kolejnictwa, oraz ułatwienie nauki pogładowej i badań w tej dziedzinie. § 2. Do zadań MK należy gromadzenie i utrzymanie zbiorów, materiałów, modeli, wzorów i wydawnictw, druków, rysunków, wykresów, fotografii i innych tym podobnych przedmiotów, odnoszących się do działu kolejnictwa polskiego i światowego²³.

Zbiory Muzeum składają się z następujących działów:

- I. historycznego, który ma odtwarzać historię powstania i rozwoju sieci kolejowej na ziemiach polskich do czasu odzyskania niepodległości,
- II. współczesnego, który ma obrazować wysiłek twórczej myśli, wiedzy i zdolności personelu polskich kolei państwowych oraz zawodów pokrewnych,
- III. ogólnego, który ma ilustrować stan kolejnictwa w innych państwach,
- IV. naukowo-propagandowego, który ma grupować zbiory z dziedziny nauki i techniki związanej z kolejnictwem, oraz szerzyć znajomość o ustroju, pracy, wynikach i zadaniach Polskich Kolei Państwowych” – czytamy w Dzienniku Urzędowym, publikującym Regulamin Muzeum. Podane w dokumencie zasady działania placówki były następujące: Muzeum podlegało Ministerstwu Komunikacji, mogło pobierać opłaty od zwiedzających, zarządzał nim zarząd, składający się z Rady Muzeum, powołanej przez Ministra Komunikacji z trzema urzędnikami Ministerstwa i jednego urzędnika Dyrekcji Kolei Państwowych. Przewodniczącemu wskazywał minister. Do zarządu wchodził też kustosz wyznaczony przez ministra. Zarząd odpowiadał za majątek Muzeum, kierował pracą jednostki i nadzorował jej funkcjonowanie, opiekował się zbiorami, poszukiwał nowych eksponatów, układał budżet i przedstawiał roczne sprawozdania, utrzymywał Muzeum ze środków przekazanych na ten cel.

Na co dzień pracą Muzeum zajmował się kustosz. Wykonywał uchwały Zarządu Muzeum, czuwał nad zbiorami, prowadził szczegółowy inwentarz zbiorów i katalogował je, prowadził rachunkowość, załatwiał korespondencję, przygotowywał materiały dla Zarządu, pomagał zwiedzającym w zapoznaniu się ze zbiorami. Radę, kustosa i pracowników obowiązywała instrukcja wewnętrzna, zatwierdzona przez ministra. Zbiory Muzeum były otwarte dla zwiedzających w dniach i godzinach określonych osobnym rozporządzeniem ministra, podobnie jak wysokość opłat za zwiedzanie.

Zbigniew Tucholski w artykule pt. „Muzeum Kolejowe oraz Muzeum Komunikacji w Warszawie (1928-1939)” zwraca uwagę na cele wyznaczane Muzeum: „Nowa placówka służyć miała przede wszystkim popularyzacji dorobku polskiego kolejnictwa, a w szczególności nowoczesnej wówczas techniki kolejowej. Zagadnienia związane z historią dróg żelaznych na ziemiach polskich miały wówczas w muzeum znaczenie drugoplanowe²⁴.

²¹ *Otwarcie Muzeum Kolejowego w Warszawie*, „Inżynier Kolejowy”, 1928, nr 3, s. 90-91.

²² *Ibidem*.

²³ Rozporządzenie Ministra Komunikacji nr IV 6031/11/28 z dnia 21 maja 1928 r. w sprawie Regulaminu Tymczasowego Muzeum Kolejowego, Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji nr 16, 1928 r., poz. 171.

²⁴ Z. Tucholski, *Muzeum Kolejowe oraz Muzeum Komunikacji w Warszawie (1928-1939)*, „Analecta”, 201, nr 20/2 (39), 2011, s. 143-171.

A tak opisuje funkcjonowanie Muzeum „Inżynier Kolejowy” z 1928 r., nr 8: „Zasady organizacji muzeum są następujące: muzeum kolejowe ma na celu szerzenie wiedzy i umiejętności w zakresie kolejnictwa, ułatwianie nauki pogładowej i badań w dziedzinie komunikacji. Przewiduje się 4 następujące działy: 1) historyczny, 2) współczesny (kolejnictwo polskie), 3) ogólny, 4) naukowo-propagandowy. Muzeum podlega bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji. Na czele muzeum stoi Zarząd, w skład którego wchodzi: a) Rada z 3 urzędników MK i 1 z Dyrekcji Kolei P. w Warszawie, b) kustosz. Przewodniczącego i kustosa wyznacza Minister Komunikacji. Zbiory będą otwarte dla szerszej publiczności”²⁵.

W 1931 r. rozpoczęła się rozbiórka zachodniego skrzydła Dworca Głównego (Wiedenki) w Warszawie. Głównym powodem rozbiórki była budowa linii średnicowej. Trzeba było przenieść Muzeum Kolejowe. Zebrało się już kilkaset eksponatów, głównie eksponaty z trzech wystaw. O pierwszej – Targach Wschodnich – pisałam powyżej. Druga wystawa to Powszechna Wystawa Krajowa w 1929 r. w Poznaniu, trzecia to Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w 1930 r., także w Poznaniu.

Nowy lokal pozyskano (drogą najmu) przy ulicy Nowy Zjazd, w pobliżu Zamku Królewskiego, przy moście Kierbedzia. „Inżynier Kolejowy” pisał w 1931 r.: „Tym niemniej w ramach rozporządzonego pomieszczenia tworzone jest niewielkie muzeum kolejowe PKP. Pracami kieruje arch. inż. J. Wołkanowski. Otwarcie muzeum kolejowego nastąpi jesienią br., wkrótce ma być wydana odezwa do ogółu kolejowców o zasilanie muzeum darami ze zbiorów prywatnych, zwłaszcza odnoszącymi się do działu historycznego”²⁶. Mimo zwiększonej powierzchni i to niemal 4-krotnie (nowa siedziba to 1200 m², w tym 26 sal i korytarze) – nie udało się rozpakować wszystkich eksponatów, część została w paczkach.

Nad organizacją Muzeum czuwała Rada, na czele której stał inż. Józef Wołkanowski, zaś członkami byli inżynierowie: A. Tuz, S. Wasilewski, A. Wyleżyński. Na kustosa wyznaczono Stanisława Witoszyńskiego. W „Roczniku Komunikacyjnym” z 1933/34 jest informacja o nim.²⁷ Artysta malarz, zaprojektował plakat reklamowy Muzeum – okładkę przewodnika (po Muzeum Kolejowym) z 1933 r. Jako zadania dla nowo tworzonego Muzeum wyznaczono: zebranie w zbiorach dorobku instytucji i osób pracujących na rzecz rozwoju kolejnictwa, tak w kraju, jak i poza nim – wszędzie, gdzie dotarła polska myśl techniczna. Jak informuje „Inżynier Kolejowy” z 1932 r., Muzeum miało również gromadzić i utrzymywać zbiory obrazujące stan kolejnictwa polskiego, jak też światowego²⁸. Jest jednak nadzieja na uzupełnienie zbiorów, ponieważ minister komunikacji inż. Alfons Kühn otoczył Muzeum wyjątkową opieką. Wydał odezwę do „kolejowców” o składanie do Muzeum prywatnych pamiątek z dziedziny historii kolejnictwa, jak też przeszukanie bibliotek, archiwów itd.

W Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji nr 24 z 1931 r. została opublikowana Odezwa Ministra Komunikacji z 4 grudnia 1931 r. do ogółu Urzędników Ministerstwa Komunikacji i Pracowników Polskich Kolei Państwowych w sprawie Muzeum Kolejowego. W dokumencie czytamy, że powołane przy Ministerstwie Muzeum do tej pory nie miało warunków do należytego rozwoju. Utrudnienia to zabranie części zgromadzonych zbiorów na wystawy w Poznaniu (w 1929 i 1930 r.) oraz zbyt małe pomieszczenia zajmowane przez Muzeum. W dokumencie jest też informacja o planowanym Muzeum Narodowym Techniki Polskiej – co daje większą perspektywę i podnosi prestiż przyszłej placówki, dla której zaczątkiem jest Muzeum Kolejowe. W odezwie wytyczone są jasno cele Muzeum: „W założeniu swym Muzeum Kolejowe powinno mieścić w swych zbiorach wszystko, co ma styczność z historią powstania kolejnictwa polskiego, jego rozwojem technicznym i administracyjnym, powinna zatem skupić w swych zbiorach całość dorobku pracy polskiej przy powstawaniu i rozwoju kolejnictwa tak na ziemiach polskich, jak i innych krajów, gdzie pracowała również twórcza myśl polska”²⁹.

W dokumencie czytamy też, że do zadań Muzeum należeć będzie: „systematyczne gromadzenie i utrzymywanie zbiorów, obrazujących stan kolejnictwa polskiego, a w miarę możliwości i światowego. Lecz już teraz przy porządkowaniu tych skromnych zbiorów okazała się poważna luka – całkowity brak przedmiotów, odnoszących się do historii powstania kolejnictwa pod rządami państw zaborczych, jak również z okresu przejścia kolei w ręce polskie. Brakuje w tym dziale: dyplomów, ustaw, koncesji, rozporządzeń, planów, albumów, rysunków, fotografii, wydawnictw i druków wszelkiego rodzaju, jak również przedmiotów, takich jak: modele starych urządzeń i budowli, godnych uwagi, wzory używanych

²⁵ *Regulamin Muzeum Kolejowego*, „Inżynier Kolejowy”, 1928, nr 8, s. 252.

²⁶ *Muzeum Kolejowe w Warszawie*, „Inżynier Kolejowy”, 1931, nr 8, s. 247-248.

²⁷ „Rocznik Komunikacyjny”, 1933/34, s. 254.

²⁸ *Otwarcie Muzeum Kolejowego*, „Inżynier Kolejowy”, 1932, nr 1, s. 22-23.

²⁹ Odezwa Ministra Komunikacji do ogółu Urzędników Ministerstwa Komunikacji i Pracowników Polskich Kolei Państwowych w sprawie Muzeum Kolejowego, Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji nr 24, 1931 r., poz. Sprawy ogólne i osobowe.

dawniej narzędzi i materiałów itd., w ogóle unikatów i rzadkości czy pod względem historycznym, czy technicznym”³⁰. Pan minister wyraża przypuszczenie, że wymienione przedmioty mogą też znajdować się w rękach prywatnych, u osób, które „zbierały zabytki z historii kolejnictwa lub przechowywały je czasowo w swych zbiorach”. Jako adresata, do którego należy składać dary, minister wskazuje Komitet Muzeum Kolejowego, na czele z przewodniczącym – inżynierem J. Wołkanowskim. W odezwie podkreślono, iż „pożądane są również dokumenty, dające obraz współpracy kolejarzy w walce o wskrzeszenie i odbudowę Ojczyzny”³¹.

W tym samym, cytowanym powyżej numerze „Inżyniera Kolejowego” z 1932 r. znajdujemy opis sal wystawowych: „To, co dało się rozlokować, przedstawia się w liczbie 450 przedmiotów i 800 sztuk tablic, fotografii i wykresów, podzielonych na 20 działów: historia polskich kolei państwowych, zniszczenia wojenne i odbudowa, budynki, mosty, nawierzchnia, nasycanie podkładów, laboratoria, szkolnictwo warsztatowe, warsztaty, tabor kolejowy i trakcja, materiały i zasoby, przewozy, koleje wąskotorowe, teletechnika, zabezpieczenie ruchu, finanse, sanitaria, psychotechnika, turystyka kolejowa. Wśród okazów muzealnych wyróżniają się precyzyjnie wykonane modele licznych budowli kolejowych, nie brak i modelu plastycznego centralnego dworca w Warszawie wraz z otaczającym terenem, urządzeń linii średnicowej, nowego gmachu Dyrekcji Kolejowej w Warszawie itd.; również poważnie reprezentowane są modele mechanicznych urządzeń kolejowych, sygnalizacji”³². Wg przewodnika Muzeum Kolejowego z 1933 r. w placówce zgromadzono 1900 eksponatów, w tym 600 modeli i okazów w naturze, resztę stanowiły mapy, wykresy, tablice, obrazy, rysunki, fotografie i diapozytywy³³.

Uroczyste otwarcie Muzeum Kolejowego nastąpiło 13 grudnia 1931 r. Wzięli w nim udział przedstawiciele władz państwowych i miejskich, rządu, kolei oraz placówek kultury. Muzeum czynne było we wtorki, czwartki, niedziele i święta. Bilet wstępu kosztował 40 gr dla dorosłych i 20 gr dla dzieci do lat 15, uczącej się młodzieży i wojskowych. Autor artykułu w cytowanym powyżej „Inżynierze Kolejowym” (nr 1 z 1932 r.) podkreśla, że dopiero co otwarta siedziba jest tymczasowa. Wg jego rozeznania branych jest pod uwagę kilka lokalizacji: nowy gmach Ministerstwa Komunikacji, nowy Dworzec Główny, ewentualnie w planowanym na terenie obecnego Stadionu Narodowego – Polskim Muzeum Przemysłu i Techniki. W czasopiśmie też wyrażono opinię, że dział historyczny jest najskromniejszy i należy to zmienić. Ma prezentować historię kolejnictwa na ziemiach polskich pod zaborami, jak też historię po odzyskaniu niepodległości.

Opis zbiorów Muzeum Kolejowego

Dokładny opis zbiorów Muzeum znajdujemy w przewodniku po Muzeum Kolejowym z roku 1931.³⁴ We wstępie wyjaśnione jest, skąd wzięły się zbiory. Jak już opisywałam – głównie z wystaw we Lwowie i Poznaniu. **W sali nr I umieszczono „Dział Historyczny”,** w którym zebrano akta, druki, medale, sztandary oraz inne przedmioty związane z historią kolejnictwa na ziemiach polskich. Na szczególną uwagę zasługują następujące eksponaty – podkreślono: egzemplarz rozporządzenia Aleksandra II o budowie Drogi Żelaznej Warszawsko-Terespolskiej, który umieszczono w gablocie nr 1. W gablocie nr 2 znalazł się pierwszy bilet kolejowy, sprzedany na linii Warszawa – Kalisz, medal Dyrekcji Kolejowej Radomskiej wybity na pamiątkę odzyskania niepodległości, jak też inne medale i pieczętki.

W gablocie nr 3 znalazły się pisma, druki i fotografie okolicznościowe związane z kolejnictwem: z nr 1001 Okólnik tajny żandarmerii rosyjskiej z 1881 r. o zakazie używania języka polskiego na kolejach w Królestwie Polskim. Z nr 1002 – Mapa Zniszczeń Wojennych na liniach Polskich Kolei Państwowych, z nr 25 – sztandar drużyn konduktorskich z pochodu w Warszawie w roku 1905 oraz model byłego Dworca Warszawsko-Wiedeńskiego z 1845 r., zbudowanego wg projektu Marconiego. Był to pierwszy dworzec kolejowy w Polsce i stąd wyjechał pierwszy pociąg w czerwcu 1845 r.

W sali II pt. „Zniszczenia wojenne i odbudowa” ściany zdobiła znaczna liczba fotografii, które rozmieszczono ponadto w albumach. Zdjęcia pokazywały rozmiar zniszczeń na torach, jak też błyskawiczne tempo odbudowy. W przewodniku odnotowano: „na kolejach zniszczonych było około 82%

³⁰ Ibidem.

³¹ Ibidem.

³² *Otwarcie Muzeum Kolejowego*, „Inżynier Kolejowy”, 1932, nr 1, s. 22-23.

³³ *Muzeum Kolejowe: przewodnik*, Drukarnia Artystyczna, Warszawa 1931, str. 3.

³⁴ Ibidem, s. 4-15.

budowli i urządzeń, z czego przez dziesięć lat odbudowano około 85%". W sali umieszczono także parę modeli odbudowanych mostów kamiennych. Najciekawsze wśród nich to: model mostu przez rzekę Prut w Jaremczu, w skali 1:200. Obiekt zbudowali przed I wojną światową polscy inżynierowie i był on jednym z większych kamiennych mostów na świecie. W korytarzu umieszczono dioramę tego mostu.

Sala III – „Budynki: odbudowa i inwestycje” – wypełniona została modelami odnoszącymi się do odbudowy zniszczonych przez wojnę obiektów oraz do inwestycji na kolei. Budynki, zwłaszcza dworce kolejowe, utrzymane były w charakterze budynków polskich z XVIII wieku. Wśród nich wyróżniały się następujące obiekty: model dworca w Żyrardowie (1:50), model dworca w Druskiennikach (1:50), model dworca w Delatynie (ozdobiony w środku motywami huculskimi) w skali 1:50 oraz wiele innych modeli.

Drugą grupę dworców stanowiły nowoczesne obiekty, a wśród nich: model przyszłego Dworca Głównego w Warszawie w skali 1:200, razem z przyległym terenem, który powstanie po zburzeniu zabudowań kolejowych i torów byłego Dworca Wiedeńskiego. Na modelu pokazano otwartą część wykopu, co pozwalało widzieć rozplanowanie peronów i ośmiu torów kolejowych, biegnących pod Dworcem Głównym i dalej przechodzących w dwa tory. Uwagę zwracał model przekroju tunelu linii średnicowej kolejowej, ukazujący fragment tunelu – pomiędzy Nowym Światem a aleją 3 Maja. Model był w skali 1:25. W tej samej skali była też diorama świetlna przekroju linii, z perspektywą na most Księcia Poniatowskiego, umieszczona w korytarzu głównym.

Sala IV – „Mosty: odbudowa i inwestycje” – wypełniona została głównie modelami: mostów żelaznych, wiaduktów, przejazdów torami, przyczółków, przekrojów kesonów drewnianych i żelbetowych. Autor przewodnika podkreśla, że na uwagę zasługują m.in. takie eksponaty, jak modele: całego mostu przez rzekę Niemen w Grodnie – w skali 1:50, wzmocnień starego mostu przez Wisłę w Toruniu (skala 1:50), prześła mostu linii średnicowej przez Wisłę w Warszawie w skali 1:50, projektu przyczółka mostu w Tczewie – w skali 1:25.

Sala nr V nosiła tytuł „Nawierzchnia”. Pokazano w niej różne typy szyn kolejowych w trzech zaborach, w tym nowy typ S szyny polskiej, o wadze 42,59 kg na metr bieżący. Tablice ilustrujące: produkcję szyn, ich wymianę, a także przekroje. Narzędzia do naprawy torów, przyrządy pomiarowe, typy złącz szyn. Pokazano też model ochrony nawierzchni od zasp śnieżnych za pomocą zadrzewienia z morw. W gablotach wystawiono różne rodzaje tłuczni i żwiru, używanego na podsypki do torów.

W sali VI pt. „Nasycanie podkładów” zobrazowano proces zabezpieczania podkładów. Na stołach ułożono materiały i aparaty do nasycenia, okazy drzewa z podkładów, zaatakowanych przez grzybnie, egzemplarze rozmaitych gatunków drzewa chorego, niezdatnego na podkłady, oraz drzewa zdrowego. Dalej znajdowały się: tablica podkładów drewnianych i żelaznych, mapa Rzeczypospolitej Polskiej z rozmieszczeniem nasycalni kolejowej. Na tej sali kończył się Dział Drogowy Polskich Kolei Państwowych.

Kolejne sale – VII, VIII, IX, X i korytarz „prawy” zajęte były pod eksponaty z Działu Mechanicznego.

Sala VII – „Laboratoria kolejowe – mechaniczne, metalograficzne, parowozowe, doświadczalne” – została wyposażona w okazy i wzory spawania metali za pomocą elektryczności i autogenu, jak też próby wytrzymałości metali spawanych na rozrywanie. Dalej można było zobaczyć tablice mikroskopowych badań stopów metalowych, okazy różnych materiałów poddawanych próbom wytrzymałości, jak też fotografie przyrządów do badań metalograficznych.

Sala VIII pt. „Prace uczniów warsztatów kolejowych” poświęcona została pracom uczniów, wykonanych w warsztatach pod kierunkiem i nadzorem zawiadowców sekcji. W przewodniku czytamy: „Przy dużej różnorodności wszystkie te prace odznaczają się wielką starannością, precyzją i często artystyzmem. Szczupłość pomieszczenia zmusiła do wystawienia szeregu tych prac również w sali następnej, w korytarzu prawym, oraz na parterze, gdzie umieszczono model parowozu Tr 11, w skali 1:5, wykonany przez uczniów warsztatów kolejowych we Lwowie”³⁵.

W sali IX – „Tabor i urządzenia mechaniczne” – pokazano niektóre typy polskich parowozów i wagonów, urządzenia mechaniczne, trakcyjne, jak też szereg wynalazków i ulepszeń w dziedzinie służby mechanicznej, wykonanych przez pracowników kolejowych. Zaprezentowano także modele kilku typów wież ciśnieniowych, a także modele: projektu stacji wodnej hydroforowej ze zbiornikami pod ziemią (skala 1:25), parowozowni (skala 1:200) oraz płuczki do przemywania kotłów parowozowni gorącą wodą na stacji Gniezno (skala 1:15). Na ekspozycji umieszczono ponadto normalną maźnicę polską typu MC, wykresy obrazujące produkcję polskich fabryk budowy parowozów i wagonów oraz wykresy ilustrujące stosunek ilościowy taborów PKP do taborów niektórych państw europejskich.

³⁵ Ibidem.

Sala X - „Warsztaty” – przybliżała pracę i wyposażenie tytułowych miejsc. W sali znajdowały się gabloty z precyzyjnymi narzędziami, wykonanymi w warsztatach PKP, gabloty ukazujące przebieg robót, jakie należało wykonać przy „ponownym nacinaniu zdartych pilników”. Pokazano też ulepszone narzędzia pracy, wynalezione przez pracowników kolejowych, zastosowanie spawania elektrycznością lub acetylenem do naprawy części parowozowych, w tym m.in.: drąg korbowodu parowozowego, pęknięty i spawany, ściana siłowa parowozu z zastosowaniem spawania elektrycznością, przednia ściana dymniczna paleniska spojona z ośmiu kawałków blachy. Całości dopełniał model Warsztatów Kolejowych we Lwowie. W tzw. korytarzu prawym znalazły się gabloty, zawierające przedmioty metalowe, wyrabiane z odpadów na warsztatach PKP, oraz prace uczniów warsztatowych. Na stołach ułożono części metalowe wagonów produkowane masowo. Poszczególne obiekty pokazywały kolejne fazy obróbki.

Sala XI pt. „Zasoby i materiały używane na PKP” wyposażona została w gabloty i wykresy, na których pokazano materiały używane w PKP i ilościowe ich zużycie w roku 1929. Były też modele dźwignów służących do załadunku węgla na parowozy oraz tablice informujące o przerobie zwykłych gatunków drzew na szlachetne (typu mahoń, orzech czy inne).

W sali XII umieszczono dioramę przekroju tunelu kolejowej linii średnicowej, „z perspektywą na al. 3-go Maja i na gmach Ministerstwa Komunikacji”³⁶. Korytarz główny został wypełniony gablotami z diapozytywami, sztandarami i modelami mostów, rozwieszono w nim też trzy duże mapy turystyczne.

„Ruch i eksploatacja” to nazwa sali nr XIII. Umieszczono w niej mapy i wykresy pokazujące kierunki przewozów kolejowych oraz ich wzrost po odzyskaniu niepodległości przez Polskę. Na ekspozycji znajdowały się ponadto modele – stacji Zdołbunów razem z urządzeniami przestawczymi do przestawiania wagonów towarowych z torów normalnych na szerokie i odwrotnie, model plastyczny portu i miasta Gdyni z 1928 r. z urządzeniami kolejowymi, model górski do rozrządu wagonów w Tczewie. Jak podaje przewodnik – dalsza część ekspozycji tego działu została umieszczona w następnej sali.

W sali XIV, pod nazwą „Przewozy kolejowe i koleje wąskotorowe”, na licznych wykresach pokazano ilość różnych towarów, przewożonych kolejami w 1929 r. Wykresy dopełniały modele: sprzęgu automatycznego wagonów – wynalazku autorstwa inżyniera Z. Florjanowicza, oraz podwozia wagonu wąskotorowego konstrukcji polskiej typu 0-5-0, wykonanego przez uczniów warsztatów kolejowych w Katowicach.

Sala nr XV - „Wyniki finansowe i personel”. Ukazano tu w sposób plastyczny wartość majątku PKP w roku 1929 (było to 7,5 mld zł). Z braku opisu owej prezentacji można domniemywać, że chodzi o model wykonany w skali 1:500. Wartość parowozów oszacowano wtedy na 711 mln, zaś wagonów na 1,5 mld. Na ekspozycji umieszczono także wykresy, przedstawiające dochody i wydatki, jak też liczbę personelu, emerytów, wdów, sierot itd.

Sala nr XVI była poświęcona „Pomocy lekarskiej i psychotechnice”. Zgromadzono w niej urządzenia sanitarne i ratunkowe, jak też modele: wagonów sanitarnych i ratunkowych, kamery dezynfekcyjnej w Poznaniu, służącej do odkażania wagonów osobowych oraz sanatoriów kolejowych. W dziale psychotechniki zaprezentowano fotografie przyrządów, używanych przy badaniach psychotechnicznych, obrazy ilustrujące moment badania pracowników służby kolejowej oraz tablice, uzasadniające potrzebę przeprowadzania tego typu badań.

W sali nr XVII - „Teletechnika” można było obejrzeć aparaty telefoniczne i telegraficzne kolejowe starego typu oraz używane współcześnie na PKP, produkcji polskiej. Oprócz tego były tam również różne urządzenia sygnalizacyjne, stosowane w budynkach kolejowych.

Sala nr XVIII została nazwana „Zabezpieczenie ruchu pociągu”. Umieszczono w niej modele semaforów o napędzie elektrycznym i ręcznym, modele urządzeń ostrzegawczych świetlnych i akustycznych znajdujące się na przejazdach, zawory, zamki zwrotnicowe, urządzenia nastawcze itd.

W sali nr XIX zamontowano dioramę świetlną mostu kolejowego przez rzekę Prut, która została omówiona przy opisie sali nr II. Przytaczam ten fragment: „...model mostu przez rzekę Prut w Jarremczu, w skali 1:200. Obiekt zbudowali przed I wojną polscy inżynierowie, i był jednym z większych kamiennych mostów na świecie. W korytarzu umieszczono dioramę tego mostu”.

O wysokiej randze, misji i celach stawianych placówce muzealnej świadczy też fakt, że **8 kwietnia 1932 r. Muzeum Kolejowe odwiedził prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Ignacy Mościcki.** Autor artykułu w „Inżynierze Kolejowym” podaje, że prezydent przyjechał „w otoczeniu domu cywilnego i wojskowego” około godz. 12 i przez ponad godzinę zwiedził Muzeum, wykazując przy tym „żywe zaintere-

³⁶ Ibidem, s. 12.

sowanie". Gościa oprowadzał sam minister komunikacji A. Kühn oraz przewodniczący Rady Muzeum inż. J. Wołkanowski. Prezydent Mościcki złożył podpis w księdze pamiątkowej³⁷. W 1937 r. kustosa Muzeum Kolejowego Stanisława Witoszyńskiego zastąpił na tym stanowisku Władysław Woydno, natomiast jako konstruktor-konserwator zbiorów Muzeum był zatrudniony w owym czasie Henryk Czeczott.

Przekształcenie Muzeum Kolejowego w Muzeum Komunikacji oraz plany utworzenia Muzeum Przemysłu i Techniki

W środowisku polskich inżynierów odczuwano niedosyt – Muzeum Kolejowe nie spełniało ich wszystkich oczekiwań, stawianych tego typu placówce. Pojawiały się różne wypowiedzi, wystąpienia i artykuły mówiące o tym. W dniach 24-26 czerwca 1934 r. w Gdyni odbył się XIII Zjazd Inżynierów Kolejowych, podczas którego podsumowano dorobek kolei, w tym po odzyskaniu niepodległości. Zjazd podjął m.in. uchwałę dotyczącą stworzenia Muzeum Komunikacji, na bazie istniejącego Muzeum Kolejowego. Referat na ten temat wygłosił inżynier Stanisław Wasilewski. Mówca, odnosząc się do kryzysu światowego, który hamuje wszelkie inwestycje, wskazał na polskie próby rozwoju gospodarczego, w tym na planowany program wielkich robót publicznych. Stworzono już Fundusz Pracy na roboty budowlane, w ramach których planowano budowę Muzeum Przemysłu i Techniki. Nowa placówka miała zjednoczyć wszystkie muzea techniczne, rozrzucone po kraju.

Inżynier Wasilewski takie cele stawiał owemu Muzeum: „Musimy posiadać wiedzę o sobie, musimy nabywać ją nie tylko z książek, musimy wiedzieć, lecz i widzieć, czym byliśmy, czym jesteśmy. Muzea przywracają spojrzenie wewnątrz siebie”. Podkreślił, że tradycja dotyczy nie tylko dzieł kultury i sztuki, ale także techniki polskiej. „Dlatego z uznaniem powitać musimy decyzję budowy w stolicy Polski Pałacu Techniki, który ma odegrać rolę politechniki ludowej dla szerokich mas społeczeństwa”³⁸ – zaznaczył. Przypomniawszy inauguracyjne zebranie w sprawie budowy Muzeum Przemysłu i Techniki, pod protektorem samego prezydenta RP, z udziałem przedstawicieli rządu, nauki, techniki, przemysłu i zarządu stolicy, które odbyło się 28 marca 1934 r. Akces udziału w akcji budowy Muzeum zgłosiło Ministerstwo Komunikacji. Jako lokalizację wskazano wtedy teren, gdzie znajduje się obecnie Stadion Narodowy. Komisja Finansowa poszukiwała źródeł i sposobu finansowania inwestycji, rozpięła konkurs na projekt gmachu, dyrektor Muzeum Przemysłu i Techniki zwiedzał podobne placówki i nawiązywał kontakty za granicą.

Prelegent przypomniawszy historię Muzeum Przemysłu i Techniki. Gromadzenie zbiorów rozpoczęto już w 1924 r., kiedy przy Ministerstwie Spraw Wojskowych powstało Muzeum Przemysłu Wojennego, składające się z próbek, wzorów i modeli materiałów i urządzeń służących dla celów wojskowych, ofiarowanych przez wytwórnie zainteresowane współpracą z wojskiem. W 1929 r. stworzono placówkę autonomiczną pod nazwą Polskie Muzeum Przemysłu, które gościnnie ulokowano w starym, zasłużonym Muzeum Przemysłu i Rolnictwa. W 1931 r. w wyniku reorganizacji charakteru placówki powstało Muzeum Przemysłu i Techniki. Zbiory umieszczono w dwóch gmachach – przy Krakowskim Przedmieściu i na ulicy Tamka. Utworzono 14 działów, zgromadzono około 2 tys. eksponatów. Na uwagę zasługuje fakt, że przy urządzaniu działów w tym Muzeum pomagały liczne instytucje naukowe, zrzeszenia i związki przemysłowe.

Placówka od początku swojego istnienia dążyła do zrealizowania idei utworzenia centralnego Muzeum Przemysłu i Techniki. W tym celu zarząd placówki nawiązał kontakty w pierwszym rządzie z Muzeum Kolejowym, potem z Muzeum Poczty i Telekomunikacji, Zbiorami Głównego Urzędu Miar, Zbiorami Zakładu Badania Produktów Spożywczych Państwowej Higieny, Muzeum Tramwajów i Autobusów, Muzeum Wodociągowo-Kanalizacyjnym, Muzeum Przemysłu i Rolnictwa, Instytutem Fizycznym i Filmowym, Obserwatorium Astronomicznym, Zbiorami Głównego Związku Straży Pożarnych oraz z Muzeum Morskim w Gdyni. Muzeum Przemysłu i Techniki wykreowało i promowało ideę, aby zabytki techniczne polskiej sztuki inżynierskiej były traktowane na równi z zabytkami architektonicznymi, malarskimi i rzeźbiarskimi. W imię tej idei gromadzono maszyny i urządzenia, posiadające wartość historyczną. Muzeum prowadziło też inwentaryzację i zabezpieczało zabytkowe budowle i zakłady przemysłowe.

Tyle o przeszłości. Jakie cele stawiają inicjatorzy nowemu, centralnemu Muzeum Przemysłu i Techniki? Inżynier S. Wasilewski tak mówił o misji nowej placówki na zjeździe: „Muzeum nowoczesne powinno objawiać umiarkowanie co do ilości okazów i wystawiać tylko wartościowe eksponaty i zabytki, dzia-

³⁷ *Prezydent Rzeczypospolitej w Muzeum Kolejowym*, „Inżynier Kolejowy”, 1932, nr 5, s. 118.

³⁸ *XIII Zjazd Polskich Inżynierów Kolejowych w Gdyni*, „Inżynier Kolejowy”, 1934, nr 7, s. 159.

łać na widza pobudzająco przez atmosferę ideową, stosowane ustawienie i rzeczowy podział, jak również przez celowe objaśnienia, a przede wszystkim wyrazistość przy jednoczesnym unikaniu przeciążających opisów; krótko mówiąc powinno być miejscem natchnienia. Trzeba, aby dla każdego obserwatora stała się zrozumiałą ścisła łączność, jaka egzystuje między rozwojem różnych urządzeń technicznych, a ścisłą wiedzą i pracami badawczo-naukowymi. W myśl tych założeń w stolicy Rzeczypospolitej powinien stanąć okazały gmach Muzeum Przemysłu i Techniki, który ma być zorganizowanym i skoordynowanym połączeniem w jedną całość eksponatów o wartości dydaktycznej lub historycznej, znajdujących się w różnych muzeach i zbiorach, jak również skupieniem przedmiotów pamiątkowych rozrzuconych po całym kraju³⁹. Dalej inż. Wasilewski wyrażał opinię o miejscu dla Muzeum Kolejowego w tej nowej wizji. Po omówieniu trudnej sytuacji placówki (zbyt mała powierzchnia, wysoki czynsz) podkreślił, że Muzeum winno być przeniesione w inne miejsce, wskazał na planowany gmach Ministerstwa Komunikacji (przy ul. Nowy Świat). Wskazując na rozwiązania zagraniczne, w tym jako wzorcowe niemieckie – apelował o umieszczenie w jednym miejscu zbiorów z różnych miejsc, przy czym ważne miejsce miało zająć istniejące Muzeum Kolejowe. Mówił również o potrzebie ochrony zabytkowego taboru kolejowego, samolotów, samochodów itd. Zarysował wizję Muzeum Komunikacji (powstało w 4 lata od konferencji na bazie Muzeum Kolejowego), w którym winny znaleźć się podstawowe działy komunikacji: 1. Koleje, 2. Drogi lądowe, 3. Drogi wodne, 4. Lotnictwo.

Mówca surowo ocenił zbiory Muzeum Kolejowego, które są raczej dziełem przypadku. Nie było miejsca, środków ani czasu, aby: „przepracować zbiory i uzupełnić je w formie odpowiadającej wymaganiom współczesnej nauki o tworzeniu zbiorów muzealnych. Personel Muzeum Kolejowego składa się z jednego, wyraźnie jednego funkcjonariusza, poświęcającego cały czas pracy w Muzeum, a zatem, zresztą bardzo skromnie, płatnego (w Muzeum Przemysłu i Techniki zajmującym powierzchnię niewiele większą od naszej wyłącznie zatrudnionych jest 12 pracowników). Rada Muzeum Kolejowego składa się z 4 członków, w tym 2 zamieszkuje poza granicami Warszawy. W tych warunkach nie ma nadziei, aby ten lub inny Zarząd Muzeum Kolejowego zdołał sprostać poważnemu zadaniu przygotowania odpowiednio zbiorów muzealnych do połączenia ze zbiorami Muzeum Przemysłu i Techniki. Potrzebna jest pomoc z zewnątrz, potrzebne jest poparcie ogółu inżynierów kolejowych, całej społeczności komunikacyjnej. Potrzebne jest wreszcie zrozumienie tego, czym powinno być współcześnie pojęte Muzeum Komunikacji. Minęły czasy, kiedy część publiczności patrzyła na muzea jako swego rodzaju panopticum, a część widziała w nich kapliczkę nauki, przeznaczoną dla szczupłego grona specjalistów. Dziś każde muzeum, a komunikacji w szczególności, stanowiąc stałą wystawę, jest najlepszym środkiem propagandy w danej dziedzinie. Tej propagandy potrzebują przede wszystkim koleje, bowiem utraciły, i to już na zawsze, monopol środka przewozów masowych. Dobrze zorganizowane muzeum komunikacyjne może być doskonałym środkiem łączności przedsiębiorstw komunikacyjnych z rzeszami konsumentów. Kiedy przerzucam czasopisma zagraniczne, i widzę, co w tym kierunku robią obcy, zwłaszcza Niemcy, nie mogę oprzeć się uczuciu pewnego poniżenia⁴⁰.

Dalej mówca relacjonuje, jak w Niemczech „zdobywają zainteresowanie publiczności dla komunikacji”. Edukację zaczynają tam od szkół podstawowych, potem kontynuują w gimnazjach i szkołach wyższych. Specjaliści od komunikacji robią wykłady o kolejnictwie, docierają do szkół z objazdowymi wystawami, organizują konkursy. Przedstawiciele kolei reklamują kolejnictwo na wystawach, nowe jednostki taboru kolejowego obwożą po ulicach w celach promocyjnych, organizują odczyty, które wygłaszają dyrektorzy dyrekcji okręgowych i departamentów, toczono są dyskusje publiczne z udziałem profesorów wyższych uczelni na temat ekonomizacji komunikacji kolejowej i jej rozwoju, itd. Inżynier podkreślił, iż w tej promocji kolejnictwa biorą udział także zarządy muzeów technicznych, które „nie są bynajmniej skamieniałymi konglomeratami, ale żyją i współpracują z zarządami komunikacji i całym życiem technicznym Niemiec⁴¹”.

Tymczasem w Polsce – wg prelegenta – zainteresowanie zbiorami Muzeum Kolejowego jest nikłe. Firmy, które latami dostarczały kolejom materiały, produkty i urządzenia – nie dały ani jednej próbki czy modelu do Muzeum. Obojętni są też sami kolejarze, czego dowodem jest brak odzewu na dwie odezwy ministra komunikacji, wzywające do przekazywania do Muzeum Kolejowego dokumentów i przedmiotów mających wartość historyczną. Pan inżynier podsumował: „Ani Dyrekcje z urzędu, ani pracownicy z do-

³⁹Ibidem, s. 155-159.

⁴⁰Ibidem, s. 161.

⁴¹Ibidem, s. 162.

brej woli nie przyczynili się niczym do wzbogacenia zbiorów muzeum. Zaszczytne wyjątki potwierdzają tylko smutne uogólnienie. Dzięki temu bezwładowi w przeszłości i terażniejszości poginęły bezpowrotnie rzeczy interesujące, mające związek z powstaniem i organizacją kolejnictwa polskiego”. A chodziło przecież o drobne rzeczy, które przy odrobinie dobrej woli można było uratować, takie jak: dokumenty, druki, bilety kolejowe, wydawnictwa, ubrania, materiały i narzędzia.

Mówca zaapelował o stworzenie Muzeum Komunikacji godnego mienia Polskiej Techniki, zachęcał do zbierania eksponatów i stworzenia nowoczesnej placówki, podkreślił: „Powstaną w ten sposób piękne zbiory komunikacyjne; będą one świadczyć o naszej tężyźnie narodowej, o poziomie naszej techniki na ziemiach polskich, lecz i wśród obcych, gdzie nazwiska polskich inżynierów komunikacji lśniły nierzadko jak gwiazdy pierwszej wielkości. I jeśli gmach Muzeum Komunikacji nie będzie zbiorem zakurzonych eksponatów, jeśli przyjdzie do niego młodzież polska uczyć się poznawać i kochać ojczyste kolejnictwo i lotnictwo, jeśli tam będzie stała wystawa i propaganda najnowszych środków komunikacji, zachęta do poznawania za pomocą turystyki naszego pięknego kraju, jeśli powstanie przy muzeum zasobny księgozbiór wydawnictw technicznych, jeśli w salach odczytowych przy muzeum usłyszymy ciekawe odczyty o technice komunikacyjnej, a na ekranie zobaczymy udatne filmy z życia przedsiębiorstw komunikacyjnych, to tak pojęte zbiory komunikacyjne (...) przyczynią się do rozwoju kulturalnego Polski i będą dziełem, na którego realizację nawet w czasie kryzysu powinny się znaleźć środki”⁴².

W Uchwale, podjętej przez Zjazd Polskich Inżynierów Kolejowych zapisano:

„1. W związku z zamierzoną budową Muzeum Przemysłu i Techniki, które ma scentralizować wszystkie muzea techniczne, Zjazd uznaje za pożądane zgrupować w odrębną całość w ramach projektowanego Muzeum wszystkie działy komunikacji jako to: koleje, drogi bite i wodne, lotnictwo. 2. Zbiory obecnego Muzeum Kolejowego powinny być uzupełnione zbiorami o charakterze historycznym i nowoczesnym, odnoszącymi się do powstania i rozwoju kolejnictwa na ziemiach polskich, znajdującymi się w posiadaniu Dyrekcji Kolejowych i osób prywatnych. 3. Zbiory obecnego Muzeum Kolejowego powinny otrzymać podział rzeczowy i nastawienie dydaktyczne, odpowiednie do syntezy całokształtu zbiorów Muzeum Przemysłu i Techniki. 4. Czas budowy gmachu Muzeum Centralnego powinien być wyzyskany na przygotowanie zbiorów z dziedziny komunikacji według planu, zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji. 5. Zjazd zwraca się z apelem do pp. Dyrektorów Kolei, administracji kolejowej, ogółu inżynierów kolejowych, oraz przedstawicieli przemysłu, pracującego na rzecz komunikacji, aby poparli, w sposób dostępny dla siebie, ideę stworzenia w Polsce Centralnego Muzeum Przemysłu i Techniki. I na wniosek inż. J. Wołkanowskiego i M. Porębskiego: 6. Zjazd zwraca się do Zarządu Głównego Z.P.O.K. z prośbą o zorganizowanie wycieczki naukowej inżynierów do Monachium dla umożliwienia naocznego poznania nieocenionych wartości dydaktycznych dla społeczeństwa, zawartych w Deutsches Museum”⁴³.

Zbiory Muzeum wciąż się powiększały. Dostarczano eksponaty z kolejnych wystaw, okazy prac uczniów szkół kolejowych oraz „dzieła rąk” uzdolnionych pracowników. W Muzeum znalazło się też wiele modeli, map, wykresów, zdjęć fotograficznych i innych eksponatów z dziedziny komunikacji lądowej i wodnej. Rada Muzeum podjęła starania, aby poszerzyć zakres Muzeum o nowe działy komunikacji. Zaprosiła do współpracy wybitnych inżynierów z działów dróg wodnych oraz dróg kołowych, opracowano koncepcję zreorganizowanego Muzeum, z którą wystąpiono do Ministerstwa Komunikacji. Ministerstwo zaakceptowało projekt. Przystąpiono do tworzenia nowych działów.

13 grudnia 1938 r. odbyło się uroczyste otwarcie dwóch nowych działów w Muzeum Kolejowym: dróg kołowych i dróg wodnych. Muzeum w 10-leciu swego istnienia zostało przekształcone w Muzeum Komunikacji. W uroczystości wziął udział minister komunikacji J. Ulrych oraz goście „ze świata komunikacji, techniki i przemysłu”⁴⁴. Minister podziękował Radzie Muzeum za pracę i stworzenie podwalin zbiorom Muzeum i za jego piękny rozwój. „Nowo otworzone 4 sale z korytarzem, gdzie umieszczono dział historyczny dróg kołowych i wodnych, zajmują przestrzeń 289 m² i mieszczą sporo eksponatów zasługujących na uwagę. Eksponaty z historii budowy mostów, budowy dróg oraz ich utrzymania, materiałów używanych do budowy dróg, tudzież zagadnienia motoryzacji, ujęte w sposób skondensowany, a ciekawy, dają materiał mogący zainteresować tak fachowca, jak laika”⁴⁵.

⁴² Ibidem.

⁴³ Ibidem.

⁴⁴ *Otwarcie nowych działów w Muzeum Kolejowym*, „Inżynier Kolejowy”, 1939, nr 1, s. 82.

⁴⁵ Ibidem.

Na ekspozycji umieszczono modele 13 mostów, jak też modele: traktu im. Józefa Piłsudskiego (na odcinku przechodzącym przez Wzgórza Ponarskie pod Wilnem), odcinka drogi powiatowej z Ojcowa do Krakowa, fragmentu drogi z Wielkiej Wsi do Jastrzębiej Góry z rzeźbą terenu nad polskim morzem. Wystawiono też modele przekrojów dróg i liczne tablice z barwnymi rysunkami, ilustrujące zagadnienia budowy i utrzymania dróg kołowych, jak też mapę dróg w Polsce wg stanu na 10 grudnia 1938 r., plan-sze historyczne pędzla E. Okunina, oryginalne rysunki i akwarele, przedstawiające projekty dróg bitych, budowli drogowych i słupów wiorstowych z okresu Królestwa Kongresowego z lat 1817-1828. W dziale dróg wodnych (zajmującym nieco mniejszą powierzchnię aniżeli dział dróg kołowych) do najciekawszych obiektów należały: „oryginały aktów i planów z r. 1824-1842 z Kanałem Augustowskim na czele, charakteryzujące gospodarkę wodną sprzed 100 lat. Dalej widzimy tu modele plastyczne jazów, śluz, przystani w Pińsku i Grodnie, portu rzeczno-godni w Płocku i Wilnie, zapory w Porąbce, promu wahadłowego na Wiśle pod Chełmnem, zapór wodnych. W grupie żeglugi znajdują się modele pogłębiarek, prądówek, holowników, galarów, koszarek, łodzi różnego typu, statków itd. Obok 2 mapy w skali 1:500 000 przedstawiające stan obecny dróg wodnych w Polsce i zamierzone inwestycje na przyszłość, widzimy tu szereg pięknie dobranych zdjęć fotograficznych z dziedziny gospodarki wodnej”⁴⁶.

Dla właściwego wyeksponowania tak wielkiego zbioru, jaki zgromadzono, pomieszczenia Muzeum okazały się niestety za małe. Już wtedy zaczęto poważnie myśleć o przeniesieniu siedziby placówki na jedną z warszawskich stacji, gdzie byłoby można gromadzić i eksponować także zabytkowy tabor i kolejowe urządzenia techniczne. Jak odnotowano w książce St. Wasilewskiego⁴⁷ – zbiory Muzeum wciąż się powiększały, aż do 4 tys. eksponatów.

Tuż przed wybuchem wojny w Muzeum Komunikacji były następujące działy: Historia, Zniszczenia Wojenne, Budynki: odbudowa i inwestycje, Mosty: odbudowa i inwestycje, Nawierzchnia, Nasycalnie Podkładów, Laboratoria Kolejowe, Prace Uczniów Warsztatów Kolejowych, Tabor i Urządzenia Mechaniczne, Warsztaty Kolejowe, Zasoby i Materiały, Ruch i Eksploatacja, Teletechnika, Zabezpieczenie Ruchu Pociągów, Sanitarny, Turystyka. W dziale wodnym prezentowano zagadnienia związane z drogami wodnymi. Ekspozycja dotycząca dróg kołowych składała się z działów: Historia, Budowa Dróg, Budowa Mostów, Utrzymanie Dróg, Materiały Drogowe i Motoryzacja⁴⁸.

Jak wspomniałam powyżej – planowano zbudowanie centralnego Muzeum Techniki i Przemysłu, jednak wojna pokrzyżowała te plany. Na 15 września 1939 r. planowano uroczystość położenia kamienia węgielnego⁴⁹. Nigdy się nie odbyła⁵⁰. Podobnie jak planowana Wystawa Światowa, która miała odbyć się w 1944 r.

Straty, jakie poniosło Muzeum Komunikacji podczas wojny

Kiedy Niemcy opanowali Warszawę, przez pół roku personel Muzeum starał się zataić i zachować zbiory. Władze niemieckie odkryły ich istnienie i zbiory, wraz z całym majątkiem, podporządkowali nowo utworzonej Ostbahnbezirksdirektion (OBD) Warschau (Dyrekcja Kolei Wschodnich)⁵¹. Co dalej stało się z placówką – dokładnie opisuje, powołując się na źródła, Zbigniew Tucholski w artykule pt. „Straty wojenne i zniszczenie Muzeum Komunikacji w Warszawie”⁵². Część zbiorów okupanci przewieźli do magazynu w gmachu Warszawskiej DOKP przy Targowej 74. Opiekę nad zbiorami sprawował kustosz Władysław Woydyno oraz konstruktor-konserwator zbiorów Henryk Czeczott⁵³.

Z pisma Władysława Woydyny skierowanego do Departamentu Ogólnego Wydziału Odszkodowań Wojennych Ministerstwa Komunikacji z 13 maja 1946 r. dowiadujemy się, że polecił on, aby została wy-

⁴⁶ Ibidem, s. 83.

⁴⁷ *Polskie Muzeum Kolejnictwa*, [w:] *Metody naukowej organizacji w kolejnictwie polskim*, [red.] S. Wasilewski, Warszawa 1933, s. 108.

⁴⁸ Wykaz strat poniesionych przez Muzeum Komunikacyjne w Warszawie za okres od dnia 1 września 1939 r. do dnia 18 stycznia 1945 r. na skutek działań wojennych i grabieży dokonanej przez hitlerowców, sporządzony w dniu 9 marca 1946 r., AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, s. 195-206.

⁴⁹ M. Czapelski, *Bohdan Pniewski – warszawski architekt XX wieku*, Warszawa: Uniwersytet Warszawski, 2010, s. 128-129.

⁵⁰ *Z dziejów Muzeum Techniki (z okazji 100-lecia powstania tej instytucji)*, (maszynopis niepublikowany), Archiwum Muzeum Techniki NOT w Warszawie.

⁵¹ Z. Tucholski, *Straty międzywojennego Muzeum Komunikacji w Warszawie*, [w:] http://cennebezczenne.pl/wp-content/uploads/2017/11/CBU_2013_1-4-s-90-95_tucholski.pdf [dostęp: 28.02.2018].

⁵² Ibidem.

⁵³ *Walka o dobra kultury 1939-1945*, t. 2, [red.] S. Lorentz, Warszawa: PIW, 1970.

konana kopia przedwojennej księgi inwentarzowej⁵⁴. Celem tego działania było wprowadzenie okupanta w błąd. W miejscu, gdzie w księdze odnotowano cenny eksponat – wpisywano „brak”, „ciężko uszkodzone” itp. Kopia księgi miała odwrócić uwagę od przedmiotów o znaczeniu pamiątkowym, dokumentalnym, artystycznym. Zbiory Muzeum Komunikacji przejrziała i przeprowadziła ich selekcję (w celu zabrania najcenniejszych eksponatów do Niemiec) specjalna komisja. W jej skład wchodziła prezesi dyrekcji Kolei Rzeszy, dyrektorzy muzeów komunikacyjnych w Berlinie, Norymberdze i Monachium. Wg oceny kustosa Woydyny były to autorytety z dziedziny techniki, nauki, organizacji, muzeologii i pedagogiki. Jak napisał kustosz – Niemcy wybrali 57 eksponatów bardzo wysokiej jakości, które zostały wywiezione do niemieckich muzeów oraz szkół kolejowych. Komisja wybrała ponadto 103 eksponaty o nieco mniejszej wartości. Zostały one przewiezione do magazynu na dworcu Warszawa Wschodnia Towarowa. Do kopii księgi Woydyno wpisywał, jakie eksponaty i kiedy Niemcy wywieźli. Szczegółowy rejestr grabieży prowadził on w latach 1939-41, tj. do czasu przejścia Muzeum przez inż. Czesława Landsberga. Z chwilą, gdy został zwolniony, księga inwentarzowa nie była dalej prowadzona, okupant bez oporu grabił zbiory. W 1942 r. do magazynów kolejowych została przewieziona biblioteka Muzeum, licząca 8 tys. woluminów.

Jak podaje Zbigniew Tucholski (i jak wynika z cytowanego poniżej pisma Woydyny) oryginalną „Księgę inwentarzową Muzeum Komunikacji” kustosz Woydyno przekazał, wraz z „Księgą inwentarza gospodarczego” tej placówki, konspiracyjnemu dyrektorowi Departamentu Komunikacji Delegatury Rządu na Kraj – inżynierowi Janowi Dybowskiemu. Ten z kolei oddał obie księgi na przechowanie inżynierowi Edwardowi Warchałowskiemu, dyrektorowi Wyższych Kursów Technicznych, zlokalizowanych w gmachu Politechniki Warszawskiej. Niestety podczas powstania warszawskiego dokumenty te, przechowywane w biurku dyrektora, spłonęły w pożarze gmachu. Znaczną stratą dla Muzeum była grabież wielkiej składnicy mienia muzealnego, ulokowanej w magazynie kolejowym nr 10, na stacji Warszawa Wschodnia. Pisze o tym Z. Tucholski oraz Wł. Woydyno⁵⁵.

Eksponaty wywiózł w nieznanym kierunku niemiecki inspektor Kolei Rzeszy o nazwisku Luben. Były to głównie eksponaty z wystaw międzynarodowych i krajowych organizowanych przez Ministerstwo Komunikacji: eksponaty wystawowe, meble, przedmioty dekoracyjne, jak: obrazy, rzeźby, dywany, wazony kryształowe i ceramiczne makaty, tkaniny dekoracyjne. Zostały one wykonane specjalnie dla Ministerstwa Komunikacji przez Zrzeszenia Artystyczne, jak „Ład” i „Rzeźba”, oraz artystów indywidualnych. W magazynie znajdowały się ponadto cenne dary od instytucji oraz osób prywatnych, jak też przybory, aparaty i narzędzia precyzyjne. Wł. Woydyno oszacował, że wartość przechowywanych eksponatów wynosiła ok. 10 mln zł. W magazynie przechowywano „Eksponaty wykonywane specjalnie dla Muzeum, czekające na miejsce w salach wystawowych w przygotowywanym gmachu własnym, np. ponad tysiąc tablic wykresowych, zrealizowanych do prowadzenia akcji propagandowej i dydaktycznej, wykonanych przez artystów na podstawie materiałów opracowanych przez Ministerstwo Komunikacji i Dyrekcje (...)”⁵⁶.

Planowanej akcji rabowania zbiorów towarzyszyła też kradzież dokonywana przez niemieckich urzędników kolejowych. W ten sposób zostały rozkradzione m.in. obrazy, które potem zdobiły biura Niemców lub kluby. Zbigniew Tucholski opisuje, że eksponaty muzealne wywożono przez całą okupację do niemieckich muzeów technicznych i szkół kolejowych (jako pomoce dydaktyczne) do Berlina, Drezna, Monachium i Lipska. Tucholski przypomina historię cennego żyrandola złożonego z orłów zdobiących hełmy pruskie z napisem: „Żyrandol ten zawiesili okupanci w poczekalni dworca w Tomaszowie. W listopadzie 1918 r. władze polskie go zdjęły”. Został on wywieziony do Niemiec, razem z kolekcją modeli budynków stacyjnych i wież ciśnień oraz parowozów. Niemcy odnotowali swoją grabież we wtórniku księgi inwentarzowej Muzeum. Zapisali nawet, dokąd zrabowane zbiory zostały wywiezione, co jest ewenementem⁵⁷.

W 1941 r. Verband Deutscher Eisenbahnfachschule – Szkoła Okręgowa Kraków zorganizowała szkołę kolejową dla pracowników Ostbahn w Makowie Podhalańskim⁵⁸. Kursy te nie doszły jednak do

⁵⁴ Pismo Władysława Woydyny do Departamentu Ogólnego Wydziału Odszkodowań Wojennych Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 maja 1946 r., AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, k. 202-203.

⁵⁵ Z. Tucholski, *Straty międzywojennego Muzeum Komunikacji w Warszawie*, [w:] http://cennebezczenne.pl/wp-content/uploads/2017/11/CBU_2013_1-4-s-90-95_tucholski.pdf [dostęp: 28.02.2018].

⁵⁶ Przybliżone obliczenia wartości magazynu nr 10 na st. Warszawa Wschodnia, należącego do Muzeum Komunikacji, Warszawa 9 marca 1946 r., AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, k. 199.

⁵⁷ Ibidem.

⁵⁸ Protokół zeznań ob. Langa Władysława dyspozytora W.Z. (Zarządu Kolei) Gryfice i Augustynka Jana, zawiadowcy Stacji Gryfice, w sprawie przedmiotów muzealnych i pomocy naukowych wywiezionych przez Niemców ze szkoły kolejowej zorganizowanej przez „Ostbahn” w Makowie Podhalańskim, AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, k. 178.

skutku, wskutek ofensywy sowieckiej. Zanim to nastąpiło, został sprowadzony wtórnik księgi inwentarzowej, żeby można było wybrać eksponaty muzealne. Szkołę ewakuowano do Grossgebersdorf w Sudetach. Dlatego księga inwentarzowa Muzeum znalazła się w siedzibie związku w Krakowie i po wojnie została przekazana do Ministerstwa Komunikacji. Tucholski mimo usiłowań nie dotarł do wtórnika księgi, przypuszcza, że mógł on trafić do Ministerstwa Kultury, które prowadziło po wojnie rejestrację strat dóbr kultury. Odnalezienie wtórnika księgi umożliwiłoby szczegółowe ustalenie, co i gdzie Niemcy wywieźli.

Pod koniec wojny zostały ostatecznie zniszczone zbiory Muzeum Komunikacji. Niemcy przewieźli część eksponatów do drewnianego budynku, stojącego przy Dworcu Wileńskim. Podczas bombardowania przez lotnictwo sowieckie Warszawy w 1944 r. spłonął ten magazyn, razem ze zbiorami. Pożar strawił również zbiory zostawione w siedzibie Muzeum przy ul. Nowy Zjazd.

Zginęli również pracownicy placówki. Zastępca kustosa Muzeum Stanisław Klekot został rozstrzelany, natomiast dr Eliaszkowski, bibliotekarz, zmarł z wycieńczenia. Po zakończeniu działań wojennych, w czerwcu 1945 r. „przedwojenny organizator i przewodniczący Rady Muzeum Komunikacji inż. arch. Józef Wołkanowski, kustosz Władysław Woydyno oraz konserwator i konstruktor Henryk Czeczott rozpoczęli intensywne działania w celu inwentaryzacji strat Muzeum Komunikacji oraz jego ponownej organizacji”.⁵⁹ Szacowaniem strat zajmował się w owym czasie Wydział Odszkodowań Wojennych Departamentu Ogólnego Ministerstwa Komunikacji. Celem tych działań były reparacje wojenne. Szacowanie przeprowadzono we wszystkich jednostkach podległych przed wojną Ministerstwu Komunikacji. 18 maja 1945 r. na zlecenie Biura Odszkodowań i Likwidacji Ministerstwa Komunikacji dyrektor Biura Personalnego podpisał umowę z Władysławem Woydyną na rejestrację i obliczanie strat Muzeum Komunikacji, rozgrabionego przez Niemców. Dzięki tej mrówczej pracy ostatecznie udało się opracować szczegółowy katalog strat polskiej komunikacji podczas wojny.

**Wykaz strat poniesionych przez Muzeum Komunikacyjne w Warszawie
za okres od dnia 1 września 1939 r. do dnia 18 stycznia 1945 r.,
na skutek działań wojennych i grabieży dokonanej przez hitlerowców.
Sporządzony w dniu 9 marca 1946 r.⁶⁰**

Lokal wystawowy przy ul. Nowy Zjazd 1 – 16 000 000 zł.

Składnica na stacji Warszawa Wschodnia (Towarowa) – 10 000 000 zł.

Biblioteka – 1 200 000 zł.

Razem: 27 000 000 zł.

Straty w poszczególnych działach Muzeum

Gr. I. Wartość jednostkowa średnia 60 000 zł: plany plastyczne miast i okolic, mosty duże, urządzenia komunikacyjne, tabor, warsztaty, kolekcje dzieł mistrzowskich, wykonanych przez uczniów szkół komunikacyjnych, rzeźby, obrazy, modele o znaczeniu historycznym oraz zespoły mniejszych modeli stanowiących jedną całość.

Gr. II. Wartość jednostkowa średnia 30 000 zł: mosty średniej wielkości, tabor, urządzenia towarowe, zbiory wzorów materiałów używanych w komunikacji, modele wynalazków, rzeźby portretowe historyczne, mapy i plany historyczne, filmy kinematograficzne, pamiątki historyczne, kasy ogniotrwałe.

Gr. III. Wartość jednostkowa średnia 15 000 zł: zbiory narzędzi drogowych, zbiory przyrządów sanitarnych, zbiory narzędzi warsztatowych, okazy różnych przyrządów i części składowych mechanizmów z dziedziny komunikacji, modele budynków i wież ciśnień, rzeźby, szafy żelazne ogniotrwałe do przechowywania filmów i cennych przedmiotów, mosty mniejsze, malowidła.

Gr. IV. Wartość jednostkowa średnia 10 000 zł: mapy o wykonaniu specjalnym dla Muzeum Komunikacji związane z różnymi zagadnieniami komunikacyjnymi, aparaty teletechniczne, rzeźby, sztandary historyczne, drobniejsze modele zabytkowe, dokumenty zabytkowe.

Gr. V. Wartość jednostkowa średnia 5000 zł: szafy zabytkowe (biblioteczne), plany, dokumenty, grafika o znaczeniu historycznym i zabytkowym, pamiątki (medale, dyplomy z wystaw międzynarodowych).

⁵⁹Z. Tucholski, *Powojenna odbudowa Muzeum Komunikacji w Warszawie*, „Kronika Warszawy”, 2012, nr 1 (147).

⁶⁰Wykaz strat poniesionych przez Muzeum Komunikacyjne w Warszawie za okres od dnia 1 września 1939 r. do dnia 18 stycznia 1945 r. na skutek działań wojennych i grabieży dokonanej przez hitlerowców, sporządzony w dniu 9 marca 1946 r., AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, s. 195-206.

dowych), dzieła sztuki dekoracyjnej, obrazy olejne i akwarele, dzieła ceramiczne, dzieła metalowe, kryształy i szkła, dywany, tkaniny, kilimy, makaty, grafika zabytkowa, zbiory okazowe wydawnictw.

Gr. VI. Wartość jednostkowa średnia 3000 zł: wykresy dotyczące różnych zagadnień komunikacyjnych, wykonane jako obrazy ściennie o wym. 100 x 70 cm w barwnym opracowaniu przez artystów plastyków, modele przyrządów, zbiory okazów przyrodniczych.

Gr. VII. Wartość jednostkowa średnia 1500 zł: obrazy ściennie wym. 40 x 30 cm wykonane fotograficznie, maszyny biurowe, aparaty fotograficzne, powiększalniki fotograficzne, różne wzory zniszczeń i zużycia materiałów kolejowych.

Gr. VIII. Wartość jednostkowa średnia 200 zł: firanki, biurka, szafy biurowe, stoły kreślarskie.

Gr. IX. Wartość jednostkowa średnia 50 zł: negatywy i odbitki fotograficzne, chodniki w metrach, żyrandole, fotele i krzesła, przybory do pisania.

Straty biblioteki Muzeum Komunikacji ⁶¹

A. Biblioteka ogólna

Razem 20 910 dzieł o ogólnej wartości 1 025 000 zł.

B. Biblioteka Działu Dróg Kołowych

Gr. I historyczna – dzieł 54, 16 200 zł

Gr. II budowa dróg – dzieł 22, 11 000 zł

Gr. III budowy mostów – dzieł 9, 6300 zł

Gr. IV utrzymanie dróg – dzieł 4, 1200 zł

Gr. V materiałów drogowych – dzieł 4, 1600 zł

Gr. VI motoryzacji – dzieł 7, 2100 zł

Gr. VII ogólna – dzieł 22, 1100 zł

Razem dzieł 122 wartości 39 500 zł.

C. Atlasy geograficzne współczesne i zabytkowe: polskie, francuskie, angielskie, niemieckie, włoskie i rosyjskie, atlasy budowy parowozów i wagonów, wartości 30 000 zł.

Zbiory map polskich, niemieckich i austriackich w skali 1:100 000, 1:200 000, 1:300 000, 1:75 000 obejmujące całą Polskę i prowincje przyległe krajów sąsiednich w specjalnych pudłach płóciennych, wartości 12 000 zł.

D. Czasopisma: komplety roczników oprawnych w półskórek, czasopism urzędowych ministerstw, województw, dyrekcji O.K.P. całej Polski, wartości 6000 zł.

Komplety roczników czasopism z zakresu techniki, ekonomii, prawa, architektury, sztuk plastycznych itp. w językach: polskim, angielskim, francuskim, włoskim, hiszpańskim, niemieckim, rosyjskim, bułgarskim, czeskim, serbskim, oprawa – półskórek, wartości 20 000 zł.

E. Zbiór wzorów wszystkich druków używanych w komunikacji na ziemiach polskich, w tekach skórzanych, wartości 3000 zł.

F. Zbiory biletów ze wszystkich krajów świata, wartości 15 000 zł.

G. Zbiory rycin dawnych i współczesnych, różne wehikuły i sposoby komunikacji lądowej, wodnej i powietrznej w specjalnych pudłach, wartości 50 000 zł.

Łączna kwota – 1 200 500 zł.

Obiekty biblioteczne zapomniane 5% – 60 025 zł.

Ogółem 1 260 525 zł. W zaokrągleniu 1 200 000 zł.

Protokół uzupełniający dane zawarte w „Księdze inwentarzowej eksponatów Muzeum Komunikacji w Warszawie”

(odtworzony z pamięci przez pracowników przedwojennego Muzeum Komunikacji, obejmował eksponaty, których nie uwzględniono w sporządzonym w celu dezinformacji wtórnika księgi inwentarzowej)⁶², z 7 października 1946 r. Władysław Woydno, dyrektor Muzeum Komunikacji, oraz Henryk Czeczott, konstruktor-konserwator Muzeum Komunikacji, stwierdzili w ww. protokole:

⁶¹ Ibidem.

⁶² Departament Organizacyjno-Prawny Wydział Odszkodowań Ministerstwa Komunikacji. Straty wojenne w dziedzinie: Dróg Kołowych, Dróg Wodnych, O.I.H.M., Lotnictwa Cywilnego, Muzeum Komunikacji. Protokół uzupełniający dane zawarte w „Księdze inwentarzowej eksponatów Muzeum Komunikacji w Warszawie”, 7 października 1946 r., AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, k. 212-214.

„Księga inwentarzowa eksponatów Muzeum Komunikacji w Warszawie, odzyskana ze Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych w Krakowie, dokąd trafiła ze Związku Kolejarzy Niemieckich, nie jest oryginałem, lecz kopią, sporządzoną z polecenia dyrektora Muzeum Komunikacji, Wł. Woydyny, w czasie okupacji niemieckiej, w celu ukrycia przed władzami niemieckimi oryginału parafowanego przez Radę Muzeum, jako dokument stwierdzający stan posiadania Muzeum Komunikacji w eksponatach wystawionych w salach przy ul. Nowy Zjazd 1.

Kopia ta miała służyć również do odwrócenia uwagi okupantów od przedmiotów mających znaczenie pamiątkowe, dokumentalne, artystyczne, wykonanych z metali cenniejszych lub specjalnie przez Niemców poszukiwanych, jak: miedź, mosiądz itp., a przez to narażonych na nieuchronne niebezpieczeństwo rekwizycji. Dla osiągnięcia tego drugiego celu użyto adnotacji: «Brak», «Ciężko uszkodzone» itp. Adnotacje te posiadały wszelkie prawdopodobieństwo wobec częstego przerzucania zbiorów z lokalu do lokalu i rabunków, dokonywanych przez Niemców wojskowych i cywilnych oraz kolejarzy niemieckich, stacjonujących w gmachu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych na Pradze.

Księga oryginalna oddana została na przechowanie, wraz z «Księgą inwentarza gospodarczego Muzeum Komunikacji», śp. inż. Janowi Dybowskiemu, tajnemu kierownikowi Ministerstwa Komunikacji z ramienia ówczesnego Rządu Emigracyjnego. Inż. Dybowski, przewidując możliwość rewizji u siebie, oddał księgę inwentarzową na przechowanie inż. Warchałowskiemu, ówczesnemu dyrektorowi Wyższych Kursów Technicznych, mieszczących się w gmachu Politechniki Warszawskiej, a dzisiejszemu Rektorowi Politechniki. Rektor Warchałowski, zapytany przez Woydynę o oryginał księgi inwentarzowej, oznajmił, że przechowywał ją w swym biurku w Politechnice i że w czasie powstania warszawskiego r. 1944, zniszczona została w czasie pożaru, wzniesionego przez Niemców, który strawił wszystkie zabudowania Politechniki Warszawskiej.

Badając księgę skopiowaną z egzemplarza oryginalnego, niżej podpisani stwierdzili, że brak w niej szeregu eksponatów. Część tych eksponatów pominiętych ustalono z pamięci, co przedstawiało niemałe trudności ze względu na okres siedmioletni, jaki nas dzieli obecnie od owych chwil, pełnych dramatycznego napięcia. Do chwili obecnej zdołano ustalić, że w odpisie księgi inwentarzowej nie są wymienione przedmioty następujące:

1. Medal pamiątkowy złoty, średnicy około 50 mm z pierwszego kursu okrętu transatlantyckiego «Normandie».
2. 20 medali złotych przyznanych Ministerstwu Komunikacji na różnych wystawach krajowych i zagranicznych.
3. Zbiory znaczków i odznak różnych zrzeszeń i organizacji pracowników komunikacji z czasów pracy konspiracyjnej przed pierwszą wojną światową i w okresie pracy jawnej za czasów Niepodległości.
4. Szafa stalowa ogniotrwała z dokumentami i zbiorem filmów kinematograficznych dokumentalnych, turystycznych i historycznych.
5. 2 skrzynie książek z dziedziny komunikacji, szczególnie cennych, pochodzących z darów osób prywatnych, a złożonych już w czasie wojny. Skrzynie ukryte zostały przed Niemcami na Dworcu Wileńskim, gdzie spłonęły wraz z budynkiem dworca.
6. Komplet oryginalnych planów i rysunków Kanału Ogińskiego z budynkami, śluzami itd.
7. Plany i rysunki barwne pierwszych dróg szosowych Królestwa Kongresowego.
8. Rysunki barwne znaków drogowych z czasów Królestwa Kongresowego. Akwarele z początku wieku XIX, wykonane bardzo artystycznie.
9. Widoki ruchu szosowego z początku wieku XIX. Akwarele o charakterze załącznika do planów technicznych, wykonane bardzo artystycznie.
10. Wykopaliska zabytków przyrody przedhistorycznej (kości mamuta), wykopane przy pracach ziemnych komunikacyjnych.
11. Popiersie inż. Pancera, wybitnego inżyniera polskiego, twórcy Nowego Zjazdu w Warszawie – dobrze dłuta, z pierwszej połowy XIX stulecia.
12. Posąg Marszałka Piłsudskiego w całej postaci, wielkości nadnaturalnej (2,50 m), wykonany przez Stanisława Ostrowskiego, odlany z brązu.
13. Portret olejny Marszałka Rydza-Śmigłego, wielkości naturalnej.
14. Portret olejny Prezydenta Mościckiego, wielkości naturalnej.
15. Obraz olejny, rozmiarów 120 x 180 cm, przedstawiający krajobraz zimowy Tatr, ze stacją kolejową na pierwszym planie. Prócz tego jeszcze 5 olejnych obrazów krajobrazowych, które zostały pozabierane przez urzędników niemieckich do dekoracji ich gabinetów lub klubów.

16. Książki pozabiblioteczne, przechowywane w gablotach działu historycznego jako «białe kruki» np. «Varsovia phisice illustrata», «De bellis a Carlo Gustavo gestis» Puffendorfa i sztychy Dalberga z wieku XVII, «Przewodnik po Wilnie» – Kirkora, «Theatrum Urbium» z widokami sztychowymi Polski.
17. Opisy monograficzne różnych dzieł dawnej polskiej techniki komunikacyjnej, ogłoszone drukiem jako książki, jak np. projektowanie tunelu pod Wisłą w Warszawie przez architekta Idzikowskiego, z początku wieku XIX.
18. Opisy ziem polskich Świącickiego i Balińskiego.

Tytuły wszystkich tych ksiąg podano w przybliżeniu, z pamięci, mogą więc być nie dość ściśle.

1. Modele zabytkowych znaków drogowych istniejących na ziemiach polskich od średniowiecza.
2. Model mniejszy pierwszych warsztatów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, pozyskany już w czasie okupacji.
3. Około 5 szt. dyplomów koncesji cesarzów austriackich i rosyjskich na budowę dróg żelaznych na ziemiach polskich, zaopatrzonych w pieczęci wojskowe, wiszące w puszkach złoconych.
4. Odcinek szyny stalowej z drugiej połowy XIX wieku z napisem dedykacyjnym grawerowanym i nabijanym złotem, traktowany jako przycisk na biurko. Długość około 20 cm.
5. Kolekcje pierwszych biletów kolejowych, zbiór kolejowych rozkładów jazdy z wieku XIX, niezmiernie charakterystycznych, wykazujących prymitywność ówczesnych stosunków w kolejnictwie.
6. Kolekcja znaczków pocztowych z rysunkami parowozów i innych motywów kolejowych, wydawanych z okazji ważnych wydarzeń w kolejnictwie – mająca dużą wartość filatelistyczną.
7. 2 komplety dalekopisów. (Aparaty telegraficzne nadawczo-odbiorcze, piszące czcionkami).

Oprócz przedmiotów stanowiących eksponaty muzealne wymienić należy, pominięte przez zapomnienie, przedmioty użytku gospodarczego, stanowiące część majątku Muzeum, a zapisane w oddzielnej «Księdze inwentarza sprzętu gospodarczego», zniszczonej w czasie działań wojennych, a mianowicie:

1. 2 szafy stalowe o wymiarach 200 x 130 x 60 cm.
2. 2 szafy ogniotrwałe do przechowywania pieniędzy i dokumentów oraz cenniejszych drobnych eksponatów.
3. 160 aparatów telefonicznych, automatów typu C.B., ukrywanych przed Niemcami, z intencją przekazania Państwu Polskiemu, a nieudostępnione wrogom ze względu na to, że nadawały się całkowicie do użytku praktycznego. Aparaty te przechowywane w ukryciu przez cały czas okupacji, spłonęły w pożarze Dworca Wileńskiego w r. 1944. 2 szafy stalowe o wymiarach 200 x 130 x 60 cm służyły do przechowywania cenniejszych przedmiotów o większych rozmiarach, jak maszyny do pisania, arytmometry, makaty itp.”

Tyle oficjalne dokumenty. Z uwagi na fakt, że nie ma księgi inwentarzowej ani jej wtórnika – trudno jest precyzyjnie ustalić, jakie eksponaty zginęły. Warte uwagi wydaje się, aby w celu przybliżenia ogromu strat, poniesionych przez Muzeum podczas II wojny, prześledzić materiały, zawierające opis wystawy we Lwowie. Wspominałam o niej powyżej, jak też o roli, jaką odegrała w procesie powstawania Muzeum.

Szczegółowy opis Wystawy Komunikacyjnej na Międzynarodowych Targach Wschodnich we Lwowie

Targi te odbyły się w dniach 4-15 września 1927 r. Dokładny opis poszczególnych stoisk znajdujemy na łamach „Inżyniera Kolejowego” z 1927 r.⁶³ Z lektury czasopisma dowiadujemy się, że goście Wystawy Komunikacyjnej jadący do Lwowa już w pociągu otrzymywali wydany nakładem Ministerstwa Komunikacji „Przegląd Komunikacyjny” z 4 września 1927 r. oraz specjalny wystawowy numer „Messenger Polonais”. Ten swego rodzaju przewodnik po wystawie można też było otrzymać w głównym pawilonie PKP. Wydawnictwa te poza szczegółowym opisem eksponatów umożliwiały poznanie w zarysach rozwoju gospodarki polskiej od odzyskania niepodległości. W opisie została zachowana kolejność zwiedzania.

Przedstawiam bardzo szczegółowy opis ekspozycji i eksponatów, ponieważ trafiły one do Muzeum Kolejowego (z uwagi na szczupłość miejsca nie wszystkie zdołano umieścić na ekspozycjach), a podczas wojny i po wojnie – zaginęły, najczęściej bezpowrotnie. Opis być może ułatwi identyfikację, a na pewno

⁶³ *Wystawa Komunikacyjna na Targach Wschodnich we Lwowie*, „Inżynier Kolejowy”, 1 grudnia 1927, nr 12 (40), s. 377-385.

będzie dobrym źródłem inspiracji, świadectwem zapału ludzi z okresu międzywojnia lub też natchnieniem dla osób odpowiadających za edukację techniczną. Oto opis ekspozycji, za „Inżynierem Kolejowym”⁶⁴:

„Dużym ułatwieniem dla publiczności przybywającej na Targi Wschodnie była możliwość dojazdu do poszczególnych pawilonów kolejką wąskotorową z tramwajami otwartymi, poruszonymi motorami benzynowymi. Kolejkę zbudowało PKP. Dojeżdżający do końcowej stacji «Targi Hodowlane» widzieli z daleka obok pawilonu PKP ustawione na trzech torach pociągi, stojące pod otwartymi semaforami, jakby gotowe do drogi”. Skład zgromadzonego na ekspozycji taboru był następujący: „Parowóz osobowy Os 24-typu 2-4-0, wykonany w zakładach «Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce S.A.» w Chrzanowie; towarowy Ty 23-typu 1-5-0, wykonany w zakładach firmy «Tow. Akc. H. Cegielski» w Poznaniu. (Na tendrze parowozu był umieszczony wózek do tych parowozów, wykonywany w zakładach tejże firmy); Tw. 12-typu 0-5-0 ze zmontowanym przegrzewaczem pomysłu inż. Pokrzywnickiego, wykonanym w zakładach firmy «Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów»; Wagon osob. III kl. serii «Chrx», 4-osiovy; Platforma do przewozu szyn serii «PPkssz», 4-osiova – wykonane w zakładach firmy «Lilpop, Rau i Loewenstein S.A.» w Warszawie; Wagon-lodownia serii «Slm»; Wagon do przewozu drobiu serii «Skgz»; Wagon cysterna do przewozu gazu serii «Rg» – wykonany w Zakładach firmy «L. Zieleniewski i S.A.» w Krakowie; Wagon do przewozu trzody i ptactwa serii «Sngmz» – wykonany w Zakładach firmy «Tow. Akc. H. Cegielski» w Poznaniu; Śniegowiec (pług śniegowy), Wąskotorowa węglarka 4-osiova 15-tonowa – wykonana w «S.A. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich» w Ostrowcu. Ponadto wystawiony był wagon sanitarny z całkowitym wyposażeniem dla celów ratunkowych podczas katastrof kolejowych; wagon sypialny III klasy Tow. Wagonów Sypialnych, b. wygodny i elegancki, oraz wagon doświadczalny gospodarki cieplnej, z ustawionymi na pokaz przyrządami (opis tego wagonu i pierwszych badań instalacji cieplnych na PKP został podany w Nr 9 (37) «Inżyniera Kolejowego» z dn. 1 września r.b.). Zwykłych wagonów towarowych, t.j. krytych, węglarek i platform, nie wystawiano, ponieważ są znane szerokim kołom publiczności. Nadmienić należy, że tak parowozy, jak i wagony polskie, wymienione wyżej, są wykonane według wszelkich wymagań techniki współczesnej; oprócz skrzyń paleniskowych miedzianych oraz hamulców lub drobnego sprzętu, podlegającego ochronie patentowej, są zbudowane z materiału pochodzenia krajowego; precyzyjne zaś ich wykonanie stanowi chlubę naszego ciężkiego przemysłu metalowego”⁶⁵.

Aby zwiedzający mogli łatwiej dostać się do wnętrza taboru, przy wagonach zbudowano na całej szerokości międzytorzy platformy (do wysokości poziomu podłóg w wagonach), a przy parowozach ustawiono schodki. Obok taboru, prostopadle do torów, ułożono „typowy rozjazd polski, przy czym nawierzchnia torów (szyny, podkłady i szaber) pod tabor i rozjazd była wykonana wzorowo i z materiałów normalnych, używanych na pierwszorzędnych liniach PKP”. Zgromadzony na wystawie tabor szczególnie malowniczo prezentował się wieczorem, w oświetleniu lamp i ruchomej reklamy świetlnej, którą po raz pierwszy zastosowano we Lwowie. „Transparent reklamowy, umieszczony na masztach sygnałowych nad parowozem Os 24, widoczny był z dala z głównej arterii Targów” – czytamy w cytowanym powyżej „Inżynierze Kolejowym”.

Po obejrzeniu taboru zwiedzający wchodził do pawilonu udekorowanego godłami państwowymi i kolejowymi, oraz inicjałami PKP. Obiekt, o powierzchni 1454 m² składał się z hali głównej w kształcie litery U, pomiędzy wewnętrznymi ścianami skrzydłowymi znajdowała się środkowa hala, w której wydzielono pomieszczenie „kinematograficzne” (wyświetlano w niej materiały filmowe). Na wystawione w halach ekspozyty składały się: okazy w naturze, miniaturowe modele, rysunki, fotografie, wykresy i wydawnictwa. W „Inżynierze Kolejowym” czytamy: „Wobec szczupłości pomieszczenia okazy w naturze i miniaturowe modele rozmieszczono na stołach ustawionych w 3 rzędy, a na ścianach zawieszono wykresy, tablice, rysunki i fotografie. W ten sposób uzyskano dwie główne ścieżki, rozdzielone środkowym rzędem stołów, a zewnątrz bocznych rzędów stołów pod ścianami uzyskano przejście szerokości 1 m, umożliwiające zwiedzającym swobodny dostęp do wykresów i fotografii. Wewnętrzne okna w głównej i bocznych halach zapełnione były witrażami, wykonanymi przez prof. Krupskiego, a wyobrażającymi motywy kolejowe ze wszystkich dyrekcji. Wystawione ekspozyty obejmowały następujące działy: 1) mechaniczny (warsztaty i trakcja), 2) drogowy (budowa i nawierzchnia), 3) zabezpieczenia pociągów i sygnalizacyjny, 4) eksploatacyjny, 5) taryfowy, 6) administracyjny, 7) statystyk i przewozów, 8) sanitarny, 9) naukowo-doświadczalny, 10) kolei wąskotorowych, 11) lotnictwo, 12) wydawnictwa MKPKP, 13) propa-

⁶⁴Ibidem.

⁶⁵Ibidem, s. 377.

gandowo-turystyczny (film), 14) kulturalno-oświatowy oraz 15) przedsiębiorstwa pomocnicze, związane z kolejami, jako to: a) Rada Portu w Gdańsku, b) Aerolot, c) Tw-o Wagonów Sypialnych, d) Księgarnie «Ruchu». Poza tym – Zakład Technologii Fermentacji Politechniki Warszawskiej⁶⁶.

Ekspozyty z dziedziny mechaniki kolejowej zapełniły prawą stronę głównej hali oraz jej prawe skrzydło. Uwagę zwracały przede wszystkim liczne wynalazki autorstwa pracowników kolejowych, które w większości były nagrodzone na konkursach urządzonych przez Departament Mechaniczno-Zasobowy w latach 1925-1926. Przegląd ekspozycji zaczynał się od modelu wodociągowej stacji pneumatycznej, tzw. wodociągu-schronu pomysłu inż. Wł. Krzyżanowskiego. Najbardziej charakterystyczną cechą tej stacji było to, że mieściła się pod ziemią, co miało ją zabezpieczać przed nieprzyjacielskimi pociskami. Stacja mogła też służyć jako schron dla personelu stacyjnego w razie ataku lotniczego lub gazowego. Pompy, poruszane motorami elektrycznymi lub spalinowymi, miałyby zamaskowany wyrzut spalin. Zaletą tej stacji miało być to, że mogła zabezpieczyć ciągłość ruchu kolejowego w czasie działań wojennych, Model, wykonany w warsztatach kolejowych w Radomiu wraz z częścią stacji, był rozbierny i oświetlany elektrycznością, co pozwalało demonstrować go szerszej publiczności. Następnym był model przeładowni wagonów towarowych, pomysłu inż. Miłkowskiego. Urządzenie mogło służyć do szybkiego rozładunku wagonów z ładunkami masowymi (węgiel, rudy itp.) w portach lub większych składach. Mogło też mieć zastosowanie przy przeładunkach z taboru normalnego na wąskotorowy i szerokotorowy lub odwrotnie. Do modelu dołączona była broszura autora projektu, w której była informacja i wskazówki o zastosowaniu tych ładowni do różnych celów, ich rentowności w eksploatacji itp.

Następnym ekspozytem na wystawie był model hamulca przestawnego „Suchanek”. Wykonany w Głównych Warsztatach w Nowym Sączu duży model miał części wielkości naturalnej. Bardzo istotne było, że model wykonano w przekrojach. Dzięki temu rozwiązaniu widoczne były: zawór redukcyjny wraz z zaworkiem bezpieczeństwa, kurek przestawny i dławnica z zaworkiem cylindra hamulcowego systemu Hardy’ego. Obok modelu umieszczono schematyczny rysunek tego hamulca w połączeniu z hamulcami Hardy’ego i Westinghouse’a oraz opis działania i dotychczasowe wyniki jego zastosowania. Tutaj należy przypomnieć, że hamulec przestawny systemu „Suchanek” był rozwiązaniem polskich inżynierów i powstał pod wpływem wielkiego problemu, z jakim kolejarze musieli się zmierzyć na progu niepodległości. Do wielu niedomagań technicznych z tego okresu doszedł i taki, że w każdym zaborze istniał inny system hamowania pociągów. „Suchanek” umożliwiał – niewielkim nakładem kosztów – przejście z systemu próżniowego hamowania na system wysokoprężny, co dawało duże oszczędności i było rozwiązaniem w okresie przejściowym. Dokładny opis, wraz z rysunkami można znaleźć w „Inżynierze Kolejowym” z 1 grudnia 1927 r., nr 12 (40), s. 372-375. Wśród ekspozycji „z zakresu obrabiarek i ulepszonych narzędzi” na wystawie znalazły się: 1) prasa hydrauliczna, pracująca na glicerynie, pomysłu Adolfa Kojata, zawiadowcy sekcji Warsztatów Głównych we Lwowie. Ta niewielkich rozmiarów prasa posiadała wytrzymałość efektywną 85 ton; 2) prasa hydrauliczna do wytwarzania okuć wagonowych, wykonana w Warsztatach Głównych w Stanisławowie, konstrukcji dr. L. Popławskiego; 3) przenośna czopiarka do ręcznego obtaczania czopów osi wagonowych i parowozowych, pomysłu Henryka Szczuki, zawiadowcy sekcji warsztatowej parowozowni w Wilnie; 4) taka sama czopiarka, pomysłu Henryka Wordliczki, werkmistrza (majstra) parowozowni w Dziedzicach; 5) osiem ulepszonych narzędzi, pomysłu Jakuba Sebastiana, zawiadowcy narzędziami w Warsztatach Głównych we Lwowie. Wszystkie pokazane narzędzia stosowano w wymienionych warsztatach. Należały do nich: promieniomierz do ustawiania korb parowozowych, maszyna do nacinania kresk na skalach i miarach, gryzarka narzędziowa, listwa uchwytna do obrabiarek na 5 wiertel, uchwyt do szybkiego umocowania śrub stropowych w paleniskach parowozowych, uchwyty – tokarski i dwunożowy do wytaczania pierścieni tłokowych.

Kolejne ekspozyty to: 6) przyrząd pomocniczy do gwintowania otworów na zespórki (zespórka – pręt lub rurka – przymocowane między dwiema równoległymi blachami prostopadle do nich, w celu wzmocnienia i usztywnienia konstrukcji. Typowe zastosowanie to połączenie płaszczka kotła i komory paleniskowej w parowozach) w kotłach parowozowych, pomysłu Aug. Koziny, kotlarza Warsztatów Głównych w Stryju; 7) przyrząd do gryzowania gładzi suwakowych, pomysłu Piotra Zajączkowskiego, monter Warsztatów Głównych Warszawa Główna; 8) przyrząd do sprawdzania prawidłowego położenia płaszczki kół względem osi zestawów kołowych, pomysłu Wojciecha Soboty, rewidenta wagonów w Katowicach; 9) młotki do obcinania nitów, pomysłu Józefa Szyszki, chroniące pracowników przed odskakującymi główkami nitów.

⁶⁶ Ibidem.

Wystawiono ponadto: maźnicę samosmarującą pomysłu Aleksandra Wasilkowskiego, technika Warsztatów Głównych Warszawa-Praga; model śniegowca (wagon-pług), pomysłu Antoniego Bergosza, wermistrza Warsztatów Głównych w Nowym Sączu; przyrząd do wylewania panewek, niewymagających obróbki tokarskiej, pomysłu Długosza, zawiadowcy sekcji Warsztatów w Piotrowicach; przyrząd-turnus obrotowy, pomysłu inż. Pinczeka oraz turnus tarczowy pomysłu inż. Goldsteina, ułatwiające pracę dyspozytorom parowozowni. Kolejne eksponaty „Inżynier Kolejowy” tak opisuje: „Z działu armatury wystawiono kohezyjną oliwiarkę-filtr, oczyszczającą smar od wody i części stałych, na podstawie nowej zasady filtracji, wynalezionej przez P.F. Oczykowskiego, kierownika działu Mechanicznego Warsztatów Głównych Warszawa-Praga. Zalety tej oliwiarki są następujące: oczyszcza smar od ciał stałych i wody, jest odporna na zanieczyszczenia, posiada prostą konstrukcję. Poza tym z nowych wynalazków znajdujemy: fotografie sprzęgła automatycznego do wagonów systemu inż. W. Sokołowskiego oraz przegrzewacz pomysłu inż. M. Pokrzywnickiego, stosowanego obecnie do parowozów serii T.W.

Z zakresu rozrządów pary mamy na wystawie: 1) model miniaturowy i rysunki stawidła systemu A. Jędrusika dla rozdziału suwakowego lub zaworowego – posiadającego następujące zalety: a) napełnienie pary w granicach $0\text{-}rr\ 90^\circ/0$; b) kompresja w cylindrze dowolna i najbardziej celowa; c) przy jeździe bez pary mechanizm rozdzielczy pozostaje nieruchomy i przepływ powietrza zapewniony bez dodatkowych przyrządów; d) przy wyłączeniu mechanizmu rozdzielczego podczas biegu parowozów bez pary otrzymuje się dużą oszczędność w zużywaniu się mechanizmów, tudzież rozchodu węgla. Obecnie DKP w Wilnie stosuje przy jednym z parowozów omawiany rozrząd pary, wkrótce parowóz ten będzie poddany badaniom dynamometrycznym; 2) schemat i rysunki tarczowo-wirowego rozrządu pary w zastosowaniu do parowozów, pomysłu inż. Jerzego Decjusza; rozrząd ten posiada następujące teoretyczne zalety: a) możliwość przy wspólnym napędzie niezależnego miarkowania elementów wlotu i wylotu; b) przy używalnych mniejszych napełnieniach daleko korzystniejsze krzywe otwarcia szczelin (na wykresach indykatorowych), co wskazuje, że jest mniejsze dławienie pary i zezwala na zmniejszenie przelotów parowych i szkodliwej przestrzeni; c) stałe odciążenie powierzchni tarcia zaworów; d) symetria biegów naprzód i wstecz, oraz wyrównanie otwarć szczelin przed i za tłokiem; e) prostota napędu; f) wyeliminowanie wpływu gry resorów; g) przy biegu luzem (bez pary) dokładne zamknięcie szczelin wlotowych i ustawienie na «by pass» wylotowych; h) oszczędność na paliwie, według wynalazcy – około 30% w porównaniu z suwakowym rozrządem pary; 3) fotografie parowozu szerokotorowego z kolei katarzyńskiej z roku 1916 z zastosowanym stawidłem tarczowym systemu inż. St. Kołomyjskiego, który wynalazek swój opatentował w Rosji, Niemczech, Anglii i Ameryce⁶⁷.

Obok wynalazków dość okazałe przedstawiała się grupa wyrobów warsztatowych, będących wynikiem dążenia warsztatów PKP do samowystarczalności. Pokazano: 1) specjalne miedziane szczeliwo karbowane do pokryw parowozowych o różnych wymiarach oraz szczeliwo azbestowe w otoczkach aluminiowych do elementów przegrzewaczy Schmidta – wykonywane w Warsztatach Warszawa Główna; 2) pierścienie miedziane do elementów przegrzewaczy Schmidta, wyrabiane w parowozowni w Strzemieszycach i w Warsztatach w Skarżysku; 3) wyroby pilnikarskie wykonywane w Warsztatach w Radomiu; 4) narzędzia, takie jak wiertła, przecinaki i inne oraz drobne przyrządy potrzebne przy naprawie taboru, wyrabiane w nowo urządzonej narzędziarni w Warsztatach Głównych w Poznaniu; 5) na szczególną uwagę zasługiwał komplet wiertel zwykłych i spiralnych średnicy 10:35 m/m, narzynaki (gwintowniki) do ściągów (ankrów) i rozwiertniki umieszczone w specjalnej gablotce ściennej oraz uchwyt tokarniany amerykański, wykonane precyzyjnie w narzędziarni Warsztatów Głównych Warszawa-Praga. Można było również obejrzeć próbki cementowania z narzynakiem średnicy 120 m/m ze stali osiowej z zacementowaną i utwardzoną powierzchnią, wykonane w Warsztatach Warszawa Główna.

Grupę wyrobów drzewnych reprezentowała tablica z 40 próbkami drzewa używanego przy naprawie taboru, wykonana w Warsztatach Wagonowni Warszawa Wschodnia. Zaprezentowano próbki orzecha amerykańskiego i kaukaskiego, mahoni, oczka białego i szarego, olszyny, dębin, jesionu, brzeziny, sosny, grabiny i buku w stanie naturalnym, politurowanym lub bejcowanym pod inny gatunek drzewa. Podobno bardzo ładnie wyglądała brzezina bejcowana pod orzech lub mahoń oraz politurowana pod mahoń, jak też oczka białe i szare politurowane.

„Inżynier Kolejowy” relacjonuje dalej: „Oddzielną grupę tworzyły okazy spawania acetylenowego i elektrycznego (prądem stałym i zmiennym). Wystawiono tu cylinder parowy z wstawioną łątą o pow. 400 cm kw.; wewnętrzną miedzianą ścianę drzwiczkową z 2 łątami o pow. około 2400 cm kw.; ścianę

⁶⁷ Ibidem, s. 379.

dymniczną spawaną z 8 kawałków blachy, a następnie na gorąco wytłoczoną; korbowody naprawione przez nadkładanie wytartych powierzchni trących. Na szczególną uwagę zasługują okazy noży tokarskich nadkładanych stałą szybko tnącą, spawaną elektrycznie, i noże tokarskie bezpośrednio napawane stałą szybko tnącą, wykonane w W-tach Warszawa Gł.; poza tym, tabliczka wykonana z płytek różnych metali, jak ołowiu, cyny, cynku, mosiądzu, brązu i miedzi, spawanych acetylenem, wykonana w W-tach Gł. w N. Sączu. Dla wykazania dokładności spoeń umieszczono również próbki szlifowane na połowie, oraz próbki wygięte w kształcie litery U w miejscu spoeń. Dopełniały ten dział liczne fotografie dokonanych spawań w różnych warsztatach, oraz rysunki kotłów parowozowych z zaznaczeniem i wykazem uszkodzeń kwalifikujących się do naprawy za pomocą spawania. Z okazów powyższych można było wyrobić sobie pojęcie o szerokim zastosowaniu spawania przy naprawach i dużej inicjatywie poszczególnych warsztatów”.

Bardzo efektownie przedstawiała się podobno grupa prac uczniów warsztatowych. Prace te były obrazem efektów wielostronnego szkolenia uczniów. Warto podkreślić, że na PKP w owym czasie nie zatrudniano rzemieślników już wyszkolonych, ale ich szkolono w warsztatach kolejowych. Po zdobyciu umiejętności pracownicy ci szli do pracy w przemyśle lub chałupnictwie. Na wystawie zaprezentowano precyzyjnie wykonane zamki drobne, narzędzia, części osprzętu, okucia budowlane oraz modele miniaturowe taboru, maszyn i różnych urządzeń kolejowych. Wśród eksponatów wyróżniały się 2 tablice z precyzyjnymi okuciami, wykonane przez uczniów Głównych Warsztatów we Lwowie, wielka tablica w stylu zakopiańskim, na której na tle pluszu w kolorze bordo rozłożono 86 prac uczniów Warsztatów Głównych w Nowym Sączu oraz 2 tablice z pracami uczniów Warsztatów Głównych w Poznaniu, parowozowni w Gnieźnie, Inowrocławiu i innych.

Uwagę zwracało stoisko z pracami uczniów Warsztatu Pomocniczego w Katowicach „z metalowym wieńcem z liści laurowych, spawanych ze sobą i specjalnie w ogniu barwionych, dzban żelazny ręcznie kuty z rury o naciętych na powierzchni godłach rzemieślniczych, kasetka ogniotrwała oraz kilka zamków i narzędzi. Znajdujemy tu też model stawidła parowozowego, wykonany przez uczniów W-tów Gł. w Stanisławowie, który pozwala zwiedzającym na zapoznanie się ze wszystkimi elementami rozrządu. Na szczególną uwagę zasługują miniaturowe modele, wykonane przez uczniów W-tów Gł. we Lwowie, a mianowicie: lokomobila Laiza, maszyna parowa Riedera, trak (gater) syst. Blumve, podwozie 4-osioвого wagonu osobowego I i II kl., 3-osiowa cysterna do przewozu nafty, platforma kłonicowa, semafor, prześło mostu kratowego Eiffla, 2 żurawie obrotowe i tokarnia. Nadmienić należy, że wszystkie te modele wykonane zostały w ciągu ubiegłych 21 lat pod kierunkiem werkmistrza Hubera. Poza tym widzieliśmy tam miniaturowe modele szkolne, jak całkowite urządzenie st. wodociągowej w Inowrocławiu, zasiek i żuraw węglowy na st. Gniezno i węglarkę 20 ton hamulcową” – relacjonował „Inżynier Kolejowy”⁶⁸.

Na ścianach działu mechanicznego rozmieszczono wykresy, wykonane w Ministerstwie Komunikacji. Wykresy z zakresu gospodarki mechaniczno-zasobowej dzieliły się na 3 zasadnicze grupy: PKP jako konsument, PKP jako wytwórca i PKP jako przedsiębiorstwo przewozowe. W pierwszej grupie przedstawiono zużycie na kolei główniejszych materiałów, takich jak węgiel, smary itp. oraz rozchód tych materiałów na jednostki pracy taboru. Przedstawiono też zakupy taboru w kraju i za granicą, z podziałem na poszczególne kraje lub wytwórnie oraz ilości zakupów materiałów. W drugiej grupie przedstawiono ilości napraw taboru w jednostkach naprawczych i jednostkach taboru, dokonane w warsztatach własnych i oddziałach kolejowych przy fabrykach prywatnych.

W trzeciej grupie przedstawiono stan posiadania PKP, a więc stan ilościowy (inwentarz) parowozów, wagonów osobowych, wagonów towarowych, wag pomostowych (wagonowych) oraz pracę taboru – przebiegi parowozów, wagonów osobowych i towarowych w pociągach i bez pociągów, i wzajemny stosunek poszczególnych przebiegów do ogólnego przebiegu. Z przedstawionych wykresów wynikało, że mimo wzrastającego z roku na rok przebiegu parowozów i wagonów przeciętne zużycie materiałów wybitnie zmalało. Np. w 1922 r. na 100 km przebiegu „osiokilometrów” – zużywano 8,5 kg smarów, zaś w 1926 r. tylko 2,2 kg. Zaoszczędzono też więcej węgla. Z wykresów drugiej grupy można się było dowiedzieć, że procent nieczynnego taboru (w naprawie i w oczekiwaniu na naprawę) stopniowo malał. Od roku 1923 zmniejszała się ilość napraw dokonywanych w fabrykach prywatnych, co świadczyło o tym, że coraz więcej napraw taboru wykonywano w warsztatach PKP. Z wykresów trzeciej grupy było widać, że ilość własnego taboru, wg inwentarza na 31 grudnia 1926 r., wynosiła: parowozów 5168, wagonów osobowych 10 035, wagonów towarowych 134 265. Na ogólną ilość taboru na dzień 31 grudnia 1926 r. nowo nabytych parowozów było 17%, wagonów osobowych 7%, wagonów towarowych 24,6%. Niektóre wykresy były

⁶⁸ Ibidem, s. 380.

przedstawione również w postaci ilustrowanych tabel barwnych, przez co same wykresy zaciekały i zyskiwały na wyrazistości. Oprócz wykresów na ścianach gęsto porozwieszane były fotografie wnętrza warsztatów, urządzeń mechanicznych oraz taboru produkowanego w kraju.

Po lewej stronie hali głównej rozlokowano ekspozycje z dziedziny drogowej. Ustawiono tam miniaturowe modele mostów z budowy linii Kalety – Podzamcze: 1) Most żelazny przez rzekę Prosnę na 114. km o rozpiętości 68,6 m; 2) i 3) Przepust sklepiony na 71. km (widok i przekrój); 4) i 5) Żelazobetonowy wiadukt szosowy (ponad trzema torami na 21. km); 6) Typowy drewniany wiadukt szosowy.

Z budowy kolei Bydgoszcz – Gdynia wystawiono miniaturowe modele mostu żelazobetonowego przez rzekę Czarna Woda, łukowego wiaduktu szosowego, ukośnego wiaduktu żelazobetonowego nad Sarnowską szosą. Ponadto wystawiono model wzorowo urządzonej średniej stacji (Gostynin), wykonanej według wzorów Biura Projektów, oraz modele domku torowego i żelazobetonowej wieży ciśnień, budowanych w obrębie DKP Warszawa, w miejscu obiektów zniszczonych podczas wojny.

„Na szczególną uwagę zasługuje model dworca kolejowego w Gdyni, który swoim barokowym stylem wyróżnia się w szeregu jednostajnych dworców kolejowych oraz jako obiekt niezwykły, stanowiący chlubę polskiego budownictwa mostowego, zwraca również uwagę model odbudowanego obecnie nad Prutem w Jeremczu łukowego mostu kolejowego z głównym 65-metrowym sklepieniem ciosowym. Most ten został odbudowany z małymi zmianami, tak jak był zbudowany w latach 1894-1896 przez Polaka, inżyniera Kosińskiego. W chwili wybudowania był to most kamienny o największej rozpiętości sklepienia w Europie. Szczegółowy opis odbudowy tego mostu został zamieszczony w N2 10 (38) r.b. «Inżyniera Kolejowego».

W grupie nawierzchni oglądać można było 7 typów złączy szynowych normalno- i wąskotorowych, z których na uwagę zasługują złącza szynowe pomysłu inż. Kłosowskiego, uniemożliwiające uderzenia kół na styku przez zastosowanie usztywnionych dociskaczy do łożek. Dociskacze usztywnione (istotna część wynalazku) wraz z 2 specjalnymi śrubami zastosowane są od roku tytułem próby na jednym z odcinków w D. K. P. Kraków. Obok wystawiony był aparat A. Olekiewicza do mierzenia poszerzeń i zwężeń prześwitu toru kolejowego, w zastosowaniu do dreźny motorowej (...). Przyrząd piszący tego aparatu notuje na taśmie nienormalne zwężenia i poszerzenia toru (1 cm taśmy = 10 m.b. toru); jednocześnie wykazane miejsca toru są spryskiwane rozwodnionym wapnem, dla zwrócenia uwagi torowych. Aparat ten jest używany w DKP Warszawa, należy więc oczekiwać z tej strony szczegółowszych opisów o wynikach jego eksploatacji. Ze szczegółów budownictwa widzimy zasługujące na uwagę okno z zastosowaniem stałej wentylacji ekonomicznej «Aerolux» pomieszczeń zamkniętych, pomysłu inż. Bądryńskiego”, szczegółowy opis tego okna umieszczono w nr 11 (39) „Inżyniera Kolejowego”⁶⁹.

Wykresy Ministerstwa Komunikacji z działu drogowego obejmowały ponadto stan podkładów w torach głównych, wymianę podkładów, statystykę pęknięcia szyn, stan ilościowy szyn z podziałem na typy, stan podsypki w torach głównych, oraz wydajność nasycalni podkładów. Z wykresów wynikało, że na ogólną ilość, tj. 32 432 612, podkładów w owym czasie jeszcze 8 331 662 podkładów, tj. 25,7%, ułożonych było przed 1914 r. Aż 66% różnych rodzajów podsypki na torach było słabej jakości (piaskowo-żwirowa). Zaprezentowano ponadto dużą ilość rysunków i planów Biura Projektów. Były więc projekty przebudowy węzła warszawskiego, budowy kolei Kalety – Podzamcze oraz Bydgoszcz – Gdynia, rozbudowy stacji Gdynia i mapy projektowanych kolei. Obok – liczne fotografie obiektów wybudowanych lub odbudowanych przez PKP uzupełniały dział drogowy, dając świadectwo niezwykłej intensywności poszczególnych dyrekcji PKP przy odbudowywaniu zniszczonych kolei podczas I wojny światowej. Trzeba przypomnieć, że w okresie tej wojny na szlakach PKP zniszczono przeszło 500 dworców kolejowych, 3000 domów mieszkalnych, 100 parowozowni i warsztatów, 470 stacji wodociągowych i wież ciśnień, itd. Do czasu opisywanych Targów Wschodnich połowę tych budowli już odbudowano.

Ekspozycje z dziedziny zabezpieczenia pociągów i sygnalizacji zapełniły lewe skrzydło głównej hali. Zainteresowaniem cieszyły się wynalazki pracowników kolejowych, w tym m.in.: 1) Elektrosemafor pomysłu inż. Segeta demonstrowany w połączeniu „ze skrzynią zależności kluczowej i skrzynią zależności rączek przebiegowych (aparatem zawiadawcy stacji). Sygnał (semafor) i tarcze przedsygnalowe były ustawione przed pawilonem, widziane jednak ze stanowiska demonstratora” – opisuje „Inżynier Kolejowy”. Kolejne ciekawe ekspozycje to hamulec sankowy i przyrząd sygnalizujący ścieżkę zwrotnicy w dzień i w nocy (oba wg koncepcji inż. Weina), krążki drutociągowe, samowiąz do przewodów elektrycznych pomysłu Edwarda Wańka, adiunkta z DKP Katowice, udoskonalone połączenia przy słupach telegraficznych pomysłu Jana Lercha, nadzorca przewodów w DKP Gdańsk.

⁶⁹ Ibidem, s. 381.

Wystawiono ponadto ciekawe modele szkolne, w tym: stawidło zwrotnicowe i sygnałowe późno zwalniającej się zapory mechanicznej z zamknięciem sygnału z Warsztatów Sygnałowych DKP Katowice, elektryczny napęd zwrotnicowy, a obok skrzynka zwrotnicowa w naturze, elektryczny napęd sygnałowy wraz z masztem sygnałowym, wykonany w Warsztatach sygnałowych w Katowicach, urządzenie elektryczne z licznikiem do kontroli przejechania sygnału wjazdowego podczas jego położenia na pozycji „stój” oraz urządzenie mechanicznego zamknięcia jezdni z elektrycznym zwolnieniem przez przejeżdżający pociąg. Oba ostatnie modele wykonane były w DKP. Pokazano też model ogniwa blokowego z szybko zwalniającą zaporą mechaniczną naciskową, z zamknięciem sygnału i zapory powtórzenia.

Dalej prezentowano urządzenia „z natury”, tj. oryginalne, takie jak: urządzenie elektryczne do regulacji zegarów z przewodu głównego na jeden lub kilka przewodów telegraficznych; trzy aparaty (rosyjskie i austriackie) telegraficzne przerobione na typ niemiecki, ochronnik upływowy; ochronnik przypięciowy różkowy, dwa wysięgniki jedno- i dwuparowe, zamek do zamykania wyciągu latarniowego, bezpiecznik-odgromnik do centrali telefonicznej na 40 linii, dzwonek z przekaźnikiem do sygnalizacji alarmowej na 1-5 linii, przyrząd wodowskazowy do wieży ciśnień (sygnalizujący w pomieszczeniu pomp stan wody w zbiornikach), telefon kolejowy typu austriackiego, przyrząd (zegar) do kontrolowania prędkości jazdy pociągów na szlaku oraz 9 różnych części zwrotnicowych i blokadowych. Ten obszerny dział techniki kolejowej dopełniały liczne fotografie i dekoracje urządzeń sygnalizacyjnych oraz zabezpieczenia pociągów jak też wnętrz Warsztatów Sygnałowych.

W dziale eksploatacji wystawiono liczne wykresy Ministerstwa Komunikacji zaopatrzone w pomysłowe ilustracje. W przewodniku poświęcono miejsce tylko wybranym eksponatom. Tabela z wykresami pracy taboru w ruchu towarowym i osobowym pokazała dynamiczny wzrost ruchu pociągów, przewożonych ładunków i osób.

W dziale taryfowym wystawiono dużą liczbę wykresów. Opisujący wystawę zwraca uwagę na wykresy wysokości opłat przewozowych w obrocie wewnętrznym i przy wywozie za granicę (porównując je do tamtejszych opłat). Z wykresu wynikało, że opłaty na kolejach polskich na większe odległości (800 km) są najniższe. Oto cytat z „Inżyniera Kolejowego”, wyjaśniający sytuację ekonomiczną na kolei: „Z powodu niskich opłat przewozowych współczynnik eksploatacji jest jeszcze dosyć wysoki na PKP, ponieważ wysokość taryf jest przystosowana tylko do pokrycia wydatków eksploatacji”⁷⁰.

Z wykresów działu administracyjnego zasługuje na podkreślenie wykres „stanu ilościowego pracowników stałych w porównaniu z przewozami towarów”. Według danych z tego wykresu od 1 stycznia 1924 r. do 31 grudnia 1926 r. przewozy wzrosły o 92%, a ilość personelu zmniejszyła się o 10%. Na wykresach z działu statystyk i przewozów oprócz ilości przewiezionych ładunków uwidocznił się stosunek procentowy przewozów „główniejszych towarów do ogólnej sumy wszystkich przewiezionych towarów”. Wykresy zilustrowano barwnymi tabelami, co zwracało powszechną uwagę. Z przedstawionych danych wynikało, że w 1926 r. najczęściej przewożono węgiel (48,3%), potem materiałów drzewnych (12,9% ilości ogólnej przewozów).

„Inżynier Kolejowy” informował: „W dziale sanitarnym, oprócz normalnego wagonu sanitarnego, wystawionego pomiędzy taborem, zwracają uwagę miniaturowe modele wagonów sanitarnych: wagonu 2-osowego i 4-osowego, które posiadają oświetlenie elektryczne, umożliwiające obejrzenie przez okna wewnętrznych urządzeń, oraz po zdjęciu dachów umożliwiały zapoznanie się z całkowitym i planowym rozmieszczeniem wyposażenia. Widzimy tam duże przedziały z łózkami w 2 kondygnacjach do transportu rannych oraz obszerny przedział operacyjny. Wagony takie normalnie znajdują się na większych stacjach (węzłowych) i są stale gotowe do drogi, na wypadek katastrofy”⁷¹. Obok modeli stały skrzynie ratunkowe z „apteczkami”, czyli niezbędnym wyposażeniem medycznym do udzielania pomocy. Pokazano też mapę organizacji sanitarnej w PKP oraz zdjęcia budynków, szpitali i przychodni lekarskich.

Dział naukowo-doświadczalny został zaprezentowany w środkowej hali, w pobliżu wejścia do sali kinowej. Publiczność mogła tam podziwiać: 1) wykresy badań metalograficznych nad stopami łożyskowymi, prowadzone w Laboratorium Metalograficznym przy Warsztatach Głównych Warszawa-Praga; 2) wykresy badań dynamometrycznych nad termiczną sprawnością parowozów polskich serii Ty 23 i Os 24, przeprowadzone przez Referat Doświadczalny Ministerstwa Komunikacji. Pomiędzy wykresami zamieszczono fotografie i opisy, na których uwidocznił się sposób umieszczenia wagonu dynamometrycznego w pociągu względem badanego parowozu. Zaprezentowano ponadto wykresy metodycznego ba-

⁷⁰ Ibidem.

⁷¹ Ibidem.

dania wytrzymałościowego nad próbkami stali i żelaza, spawanymi elektrycznie. Zostały one wykonane w Warsztatach DKP Kraków, pod nadzorem prof. Faszczenko-Czopińskiego z Akademii Górniczej w Krakowie. Dalej umieszczono tablicę z rozerwanymi próbkami stali i żelaza, spawanymi elektrycznie, wraz z podaniem wyników badań wytrzymałościowych oraz tablicę z rozerwanymi próbkami żelaza i miedzi, spawanymi acetylenem także z podaniem wyników wytrzymałościowych. Tablice te, jak również badania wytrzymałościowe wykonano w Laboratorium Mechanicznym przy Warsztatach Warszawa Główna. Pokazano również plan pierwszego Biura Badań Psychotechnicznych na PKP, który zilustrowano 15 fotografiami poszczególnych przyrządów oraz wzorem wykresów i programem badań drużyn parowozowych (maszynisty i pomocnika).

Do działu tego również zaliczono eksponaty Zakładu Technologii Fermentacji Politechniki Warszawskiej, między którymi prezentowano: „okazy podkładów nasyconych różnymi substancjami impregnacyjnymi po różnych okresach używalności, z uwidocznionymi zużyciami i niszczącymi je naroślami (grzyzbami); kultury różnych grzybów oraz metody ich hodowli; cały szereg badań nad konserwacją drzewa i sposoby badań roztworów impregnacyjnych. Oddzielnie umieszczono w dziale drogowym opisy «kontroli i badania szyn» ilustrowane fotografiami, oraz w pobliżu stojącymi profilografami, umocowanymi na kawałkach szyn” – czytamy w „Inżynierze Kolejowym”⁷².

W dziale kolei wąskotorowych oprócz taboru umieszczonego na zewnątrz pawilonu oraz okazów złączy szynowych, wystawiono ponad 20 wykresów Ministerstwa Komunikacji, analogicznych do wykresów kolei normalnych z różnych działów administracji kolejowej. Wykresy te wykazywały, że od 1924 r. do 1926 r. odnotowywano stałą poprawę w wynikach eksploatacyjnych. Obrazy graficzne uzupełniały liczne fotografie budynków, mostów i różnych urządzeń na kolejach wąskotorowych z kilku Dyrekcji Kolei.

W dziale lotnictwa wystawiono m.in. samolot myśliwski Potez (umieszczony w środkowej hali), wykresy i tabele obrazujące statystykę lotów cywilnych. Z podsumowania wynikało, że przez 2 lata samoloty wykonały ogółem 8985 lotów, a tylko w 1926 r. przeleciały ogółem 2 522 713 km, co się równa 8,7-krotnej odległości Ziemi od Księżyca. Można też było obejrzeć stoisko „Aerolotu”, składające się z wzorów części samolotowych, wykonywanych we własnych warsztatach, oraz szeregu tablic statystycznych. Na stoisku „Aerolotu” przyjmowano zamówienia na próbne i normalne loty.

Dział 12. nosił tytuł: „Wydawnictwa Ministerstwa Komunikacji i PKP”. Były eksponowane na wielkim stole pulpitowym o pow. 12 m², w środkowej hali obok działu naukowego. Znalazły się tu wydawnictwa obejmujące prawie wszystkie dziedziny kolejnictwa, a więc ustawy, przepisy, instrukcje, wykazy, spisy, słowniki, mapy, rysunki itd.

Dział nr 13 był zlokalizowany w prawym skrzydle głównej hali i był poświęcony zagadnieniom propagandowo-turystycznym. Zwiedzający oglądali tam film pt. „Szlakiem Polskich Kolei Państwowych”. Jak podaje „Inżynier Kolejowy”: „W filmie wyświetlano między innymi prace nad przebudową węzła warszawskiego, odbudowane dworce w DKP Warszawa, miejscowości turystyczne w Małopolsce, prace przy odbudowie niektórych mostów, budowę kolei Kalety – Podzamcze, segregowanie i naładunek węgla w kopalniach, oraz rozładunek wagonów w portach, napełnianie cystern w Borysławiu i przepompowywanie, opróżnianie ich w portach, niektóre czynności w warsztatach i laboratoriach itp. Program trwał około 1½ godz. i był urozmaicony jedną z komedii propagandowych filmów LOPP”⁷³. Za wstęp do kina pobierano opłatę 50 gr (pieniądze zasilili fundusz zapomogowy dla wdów i sierot po pracownikach DKP we Lwowie). Gościom, aby się nadmiernie nie nudzili oglądaniem filmu – przygrywała dobrze zgrana orkiestra kolejarzy z Tarnopola.

Odwiedzający stoisko mogli też obejrzeć wydawnictwa turystyczne, zgromadzone w stoisku księgarń kolejowych Towarzystwa „Ruch”. Zainteresowanie wzbudzała grupa kartek pocztowych z widokami z różnych miejscowości letniskowych i uzdrowiskowych. Wśród nich wyróżniały się barwne kartki, z reprodukcjami obrazów inż. Władysława Szulca (urzędnika PKP). Na pocztówkach były widoki: Radomia, Kielc, Jędrzejowa, Krynicy, Zaleszczyk i innych miejscowości. Wśród wydawnictw Ministerstwa Komunikacji znajdował się „Przewodnik po Polsce Południowo-Zachodniej”, wydany nakładem Ministerstwa w językach: polskim, francuskim i angielskim, ilustrowany fotografiami Bułhaka, Marcinkowskiego i innych.

W dziale kulturalno-oświatowym, umieszczonym w środkowej hali, zwracało uwagę stoisko Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie. Wystawiono tam „Dom Dziecka” z urządzonym pokojem zabaw dziecięcych oraz z zabawkami i robótkami, „rozwijającymi umysłowość i uczucia dziec-

⁷²Ibidem, s. 385.

⁷³Ibidem.

ka". Obok zaś znalazły się eksponaty z hodowli jedwabników. Można było obejrzeć pnie i liście drzew morwowych, rosnących na Wileńszczyźnie, kokony, kotły, jak i model maszyny do rozwijania oprzędów. Obok – liczne wykresy i fotografie, ilustrujące działalność „Ognisk”, tj. stowarzyszeń kulturalno-oświatowych pracowników kolejowych DKP w Wilnie. Uwagę zwracały plany i fotografie z wakacyjnego wypoczynku dzieci pracowników kolejowych w Worochcie i Tuchli oraz kolonii Kasy Emerytalnej w Katowicach, Ligocie i w Rybniku.

Dział ostatni, czyli 15., nazwano „działem przedsiębiorstw pomocniczych”, związanych z kolejami. Zaliczano do nich opisane wcześniej stoisko „Aeroflotu”, księgarnie kolejowe „Ruchu”, jak też Zakład Technologii Fermentacji. Swoje stoisko miało tu również Towarzystwo „Wagonów Sypialnych”. Oprócz wagonu sypialnego III kl., który był umieszczony w stojącym przed pawilonem taborze, zaprezentowano „liczne afisze propagandowe miejscowości zagranicznych oraz 3 afisze miejscowości polskich, wydane nakładem MK”⁷⁴. Na stoisku zwiedzający mogli zamawiać miejsca w wagonach sypialnych. Rada Portu Wolnego Miasta Gdańska wystawiła liczne wykresy. Na szczególną uwagę zasługiwały te, które pokazywały „Morski ruch okrętowy”. Z dokumentów wynikało, że w 1926 r. pod względem przewożonych ładunków statkami Polska plasowała się na 11. miejscu, w Europie, zaś w pierwszym półroczu 1927 r. już na 6. Jednocześnie wzrósł też tonaż przewożonych ładunków – z 329 ton w 1913 r. do 575 ton w 1926 r.

W podsumowaniu czytamy: „Na zakończenie należy nadmienić, że 1. Wystawa PKP odniosła w opinii społeczeństwa niewątpliwy sukces, który podkreśliły liczne artykuły sprawozdawcze w prasie stołecznej i prowincjonalnej, a prawdopodobnie odezwały się głosy i w prasie zagranicznej, ponieważ między wycieczkami zwiedzającymi «Targi Wschodnie», była również wycieczka berlińskich korespondentów pism zagranicznych: angielskich, holenderskich, norweskich, fińskich i jugosłowiańskich oraz wycieczka Francuskich Przyjaciół Polski z panią Różą Bailly i reprezentantami Paryża, Marsylii, Bourdeaux, Verdun, Cherbourg, Angers i Nimes. Wyżej opisane eksponaty zostały w większości zakwalifikowane do 1. Muzeum Kolejowego, tworzonego obecnie, brak którego był silnie odczuwany w kolejowych sferach technicznych; za utworzeniem tego Muzeum kilkakrotnie odzywały się głosy na łamach «Inżyniera Kolejowego»”⁷⁵.

Straty, jakie poniosło Muzeum Komunikacji po II wojnie światowej do 1951 r.

Jak pisałam powyżej – tuż po zakończeniu wojny rozpoczęto szacowanie strat oraz poszukiwanie ocalonych i wywiezionych przez Niemców eksponatów Muzeum Komunikacji. Na mocy umowy, jaką Ministerstwo Komunikacji zawarło z Władysławem Woydyną, podjął on wiele działań, zmierzających do inwentaryzacji strat Muzeum Komunikacji, jak też poszukiwań zaginionych eksponatów i ustalenia ich losów. Podobna umowa została zawarta także z Henrykiem Czczottem – byłym konserwatorem MK. Obaj panowie pojechali m.in. do Jeleniej Góry, skąd nadeszła informacja, że podobno znajdują się w tym mieście jakieś eksponaty, możliwe, że z Muzeum Komunikacji. O losach tej wyprawy możemy przeczytać w sprawozdaniu, jakie po powrocie napisali Woydno i Czczott⁷⁶.

Delegację wystawiono im 14 grudnia 1945 r. W podróż wyruszyli 6 stycznia 1946 r., o godz. 16.25. Pojechali najpierw do Wrocławia, gdzie następnego dnia zgłosili się do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, do Biura Odszkodowań i Likwidacyjnego. Tam uzyskali informację, że w Jeleniej Górze odnaleziono muzealia i należy je obejrzeć i zdecydować o ich dalszym losie. Pan Wojciechowski, z którym rozmawiali, dał im kontakt do dyrektora Tramwajów Jeleniogórskich – Leona Zaremby. Kiedy dotarli do Jeleniej Góry, po kilkugodzinnym oczekiwaniu na dyrektora usłyszeli, że muzealia zostały przekazane do Muzeum Narodowego. Dyrektor muzeum – Borkowski – pokazał 123 przedmioty, znalezione w willi zajmowanej przez Niemców. Jak się okazało, była to kolekcja broni z okresu od XVI do XX wieku.

Intuicja podpowiedziała Woydynie, że należy szukać dalej. Wrócił do muzeum i kontynuował razem z Czczottem poszukiwania. Znaleźli welocyped z XIX wieku, model dylizansu oraz omnibusa również z tego okresu, jak też model „bidki” – wózka dwukołowego. Znalezione eksponaty Woydno polecił przesłać do Ministerstwa Komunikacji. Jak podaje Zbigniew Tucholski – nie jest znany los odnalezionych w Jeleniej Górze muzealiów. Prawdopodobnie znajdują się one w zbiorach Muzeum Techniki NOT⁷⁷. Z lektury opisywanego sprawozdania wyłania się pasja byłego dyrektora Muzeum Komunikacji, jego zaangażowa-

⁷⁴ Ibidem.

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ Sprawozdanie z podróży do Jeleniej Góry, odbytej przez Wł. Woydynę, dyrektora Muzeum Komunikacji, i Henryka Czczotta, konserwatora tegoż muzeum, AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, k. 211.

⁷⁷ Z. Tucholski, *Powojenna odbudowa Muzeum Komunikacji w Warszawie*, „Kronika Warszawy”, 2012, nr 1 (147).

nie i dociekliwość. Bez tych cech wiele rzeczy byłoby niemożliwych, w tym przeprowadzenie inwentaryzacji, jak też określenie losów zaginionych muzealiów. W drodze powrotnej delegowani przez MK zajechali do rektora Politechniki prof. Edwarda Suchardy. Tam uzyskali sporo książek z Muzeum Technicznego we Wrocławiu. Były to dublety. Do Warszawy powrócili z delegacji 15 stycznia 1946 r., o godz. 10.

Opisany wyjazd był jednym z wielu podejmowanych działań przez Władysława Woydynę. Z jego pisma do Departamentu Ogólnego MK z 24 stycznia 1946 r. wynika, że udało mu się odnaleźć 700 negatywów zdjęć ilustrujących zniszczenia wojenne na terenie dykcji okręgowych PKP – warszawskiej i krakowskiej, odzyskano kilkaset książek z przedwojennej biblioteki Muzeum Komunikacji oraz ustalono, gdzie jest reszta tych wydawnictw (zostały przekazane osobom prywatnym na przechowanie). Odzyskano także część eksponatów i przyrządów, ukrywanych przez osoby prywatne. Wśród odzyskanych muzealiów – model parowozu (wielki, precyzyjny i kosztowny)⁷⁸. W siedzibie Związku Kolejarzy w Krakowie odnaleziono również duplikat „Księgi Inwentarzowej Muzeum Komunikacji”, w której zostało odnotowane, jakie eksponaty i gdzie zostały wywiezione. Zostały one wybrane przez niemiecką komisję, złożoną z dyrektorów muzeum komunikacji z Berlina, Norymbergi i Monachium.

Odzyskane muzealia zbierano w budynku przy ulicy Targowej 74. Woydno prosi w wymienionym piśmie o zgodę na gromadzenie eksponatów. Swoją prośbę formułuje w sposób następujący: „Wobec powyższego stawiam wniosek udzielenia mi prawa przyjmowania przedmiotów wpływających na rzecz Muzeum do Ministerstwa Komunikacji, kwitowania odbioru tych przedmiotów, zwracania się do osób posiadających pod opieką przedmioty należące do Muzeum o ich zwrot, jak również do instytucji, skłonnych do ofiar na rzecz Muzeum o składanie darów, z których zazwyczaj powstają Muzea. Nadto stawiam wniosek, aby nadzór i opieka nad majątkiem Muzeum powierzona była ob. Czeczottowi Henrykowi, konserwatorowi i konstruktorowi poprzedniego Muzeum, który został mi przydzielony do pomocy przy ustalaniu i szacowaniu strat, a pracuje ze mną od czerwca roku ubiegłego”⁷⁹. Jak podaje Z. Tucholski – MK wyraziło zgodę na przejmowanie eksponatów przez Woydynę (bez dodatkowego wynagrodzenia), zaś po wielu staraniach Henryka Czeczotta przeniesiono na etat w Ministerstwie Komunikacji, jako konserwatora i konstruktora zbiorów organizowanego Muzeum⁸⁰.

We wspomnianym już piśmie z maja 1946 r. do MK Woydno zwraca się o zgodę na oddelegowanie (jego razem z Czeczottem) do Niemiec w celu poszukiwania i rewindykacji muzealiów z Muzeum Komunikacji. Przypomniał, że eksponaty, w liczbie 57, mają wysoką wartość techniczną, naukową, a nawet artystyczną. Obejmują „szereg obrazów ilustrujących dzieła inżynierskie i architektoniczne z dziedziny komunikacji. O wartości tych eksponatów świadczy fakt, że wybrane zostały przez specjalną komisję przybyłą z Niemiec, składającą się z osób o wysokim autorytecie w zakresie techniki, nauki, organizacji, muzeologii, a niewątpliwie i związanej z nią pedagogiki. Zważywszy, że odtworzenie tych eksponatów, mających często znaczenie historyczne lub stanowiących okazy wynalazków sił technicznych polskich, dziś rozproszonych, a przeważnie wyniszczonych przez wypadki wojny i prześladowań wroga, nie jest już możliwe, konieczne jest przeto poczynienie starań o odzyskanie tych eksponatów”⁸¹. Druga grupa, obejmująca 103 eksponaty, to były wspomniane powyżej przedmioty złożone w magazynie Muzeum na Stacji Warszawa Wschodnia. Dalej Woydno powołuje się na zeznanie obywatela Langa, który był obecny przy ewakuacji szkoły kolejowej, założonej przez Niemców w Makowie Podhalańskim.

Niestety ministerstwo było w owym czasie zajęte odbudowywaniem transportu, prowadziło rewindykację przedwojennego taboru PKP oraz innego mienia kolejowego. Jak pisze Z. Tucholski „W następnych latach również nie było dobrego klimatu dla tego rodzaju poszukiwań, które były marginalne w stosunku do głównej działalności resortu związanej z odbudową zniszczonej komunikacji i wykonywaną pracą przewozową”⁸².

Działania, podejmowane na rzecz przywrócenia do życia Muzeum Komunikacji, dały na początku pewien skutek. 25 czerwca 1946 r. Minister Komunikacji wydał zarządzenie w sprawie powołania Muzeum Komunikacji z siedzibą w Warszawie. W zarządzeniu czytamy: „Tworzy się ponownie po przerwie wojennej Muzeum Komunikacji, jako instytucję podległą bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji, z siedzibą w m.st. Warszawie, dotowaną z kredytów przydzielonych przez Ministra Komuni-

⁷⁸ Pismo Władysława Woydyny do Departamentu Ogólnego MK z 24 stycznia 1946 r., AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, k. 193.

⁷⁹ Ibidem.

⁸⁰ Z. Tucholski, *Powojenna odbudowa Muzeum Komunikacji w Warszawie*, „Kronika Warszawy”, 2012, nr 1 (147).

⁸¹ Pismo Władysława Woydyny do Departamentu Ogólnego Wydziału Odszkodowań Wojennych Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 maja 1946 r., AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, k. 202-203.

⁸² Z. Tucholski, *Powojenna odbudowa Muzeum Komunikacji w Warszawie*, „Kronika Warszawy”, 2012, nr 1 (147).

kacji". Cele i zadania MK to: „szerzenie wiedzy w zakresie komunikacji oraz ułatwienie badań naukowych w tej dziedzinie. Do zadań Muzeum należy w szczególności gromadzenie, systematyzowanie, utrzymanie i udostępnianie ogółowi społeczeństwa zbiorów, materiałów, modeli, wzorów, wydawnictw, druków, rysunków, wykresów, zdjęć fotograficznych i wszelkich innych przedmiotów odnoszących się do zagadnień komunikacji polskiej i zagranicznej”⁸³.

Zgodnie z zarządzeniem w Muzeum Komunikacji miały powstać następujące działy: kolejowy, dróg kołowych, motoryzacji, dróg wodnych, lotnictwa, turystyki, hydrologiczno-meteorologiczny. Każdy dział miał zawierać następujące grupy zbiorów: „1. Historyczną, która ma odtwarzać dzieje powstania i rozwoju danej dziedziny komunikacji na ziemiach polskich, do czasu powtórnego odzyskania niepodległości; 2. współczesną, która ma obrazować wysiłek myśli twórczej, wiedzy oraz uzdolnień pracowników danej dziedziny komunikacji i zawodów pokrewnych; 3. zagraniczną, która ma obrazować dzieje i stan danej dziedziny komunikacji zagranicznej; 4. naukową, która ma obejmować zbiory z zakresu nauki związanej z daną dziedziną komunikacji. Na potrzeby wszystkich działów Muzeum winna być utworzona biblioteka, gromadząca piśmiennictwo fachowe z wszystkich dziedzin komunikacji”⁸⁴.

Organami Muzeum miały być: Rada Muzealna oraz dyrektor Muzeum. Rada to miał być organ opiniotwórczy, doradczy oraz do sprawowania fachowego nadzoru nad Muzeum. Zakres działania określał odrębny regulamin, wydany przez Ministerstwo. Dyrektor miał być wyznaczany przez ministra komunikacji, któremu to miał osobiście podlegać. Dyrektor miał zarządzać Muzeum, stosować się do wskazówek Rady Muzealnej, pracować pod nadzorem dyrektora Gabinetu Ministra. Do zadań dyrektora należały: opieka nad zbiorami (przechowywanie, systematyzowanie, utrzymanie i konserwacja, prowadzenie inwentarza i katalogu zbiorów), pozyskiwanie nowych eksponatów, dbanie o układ zbiorów do potrzeb nauki i dydaktyki, ich udostępnianie, organizowanie pokazów, odczytów, wykładów, podejmowanie działań promocyjnych (czyli „propagandy prasowej dotyczącej Muzeum”), załatwianie spraw administracyjnych placówki. Planowano także zatrudnienie pracowników „fachowych naukowych i personelu pomocniczego”⁸⁵. Muzeum miało też pobierać opłaty od osób zwiedzających, jak też korzystających z wykładów i odczytów.

Oficjalne powołanie Muzeum dało możliwość kontynuowania prac związanych z poszukiwaniem zaginionych zbiorów, jak też gromadzenia pozyskanych eksponatów. Minister komunikacji, inż. J. Rabanowski, który rozumiał i wspierał ideę powołania Muzeum Komunikacji, wydał odezwę w sprawie Muzeum 25 lipca 1946 r. Została ona opublikowana w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji. Czytamy w niej: „Okupant niemiecki, zmierzając do całkowitej zagłady polskość, postawił sobie jako pierwsze zadanie zamknąć nam drogę do kultury i nauki. W myśl tego planu unicestwiono wszystkie instytucje służące rozwojowi i szerzeniu wiedzy w Polsce, a w ich liczbie uległo zagładzie i Muzeum Komunikacji w Warszawie.

Ofiarą grabieży, prowadzonej systematycznie przez Niemców, padły piękne zbiory wystawione i udostępnione wszystkim w obszernym pomieszczeniu gmachu przy ul. Nowy Zjazd 1. Zagarnięta została wielka składnica mienia muzealnego, mieszcząca się w magazynie dworca Warszawa Wschodnia. Ostatniej zagłady zbiorów i bogatej biblioteki muzealnej dokonał pożar wzniecony przez wrogów. Uległa zniszczeniu placówka naukowa i oświatowa, stanowiąca politechnikę pogładową, udostępniana wszystkim pragnącym pogłębić swą wiedzę w zakresie komunikacji – owoc pracy i ofiarności pracowników tej dziedziny, którzy stworzyli tę placówkę pracą ofiarną i bezinteresowną lat kilkunastu. Dziś, pośród powszechnego pędu do oświaty, który cechuje życie Polski Wyzwolonej, Muzeum Komunikacji musi być wskrzeszone i musi podjąć znowu swoją służbę dla nauki i kultury technicznej w Polsce. Przystępując do tego dzieła, zwracam się z wezwaniem do ogółu Pracowników Komunikacji o jak najszerszą współpracę.

Do rozwoju Muzeum mogą przyczynić się wszyscy, którzy zechcą okazać pomoc w gromadzeniu zbiorów. Na okazy muzealne nadają się wszelkie zbiory mające związek z historią i rozwojem wszystkich dziedzin Komunikacji. Mogą to być: plany, atlasy, rysunki, mapy, zdjęcia fotograficzne w pozytywach lub negatywach, druki i wydawnictwa, koncesje, dyplomy, ustawy, statuty zrzeszeń pracowniczych, zbiory biletów, afisze, plakaty itp., jak też modele wynalazków, wszelkich urządzeń komunikacyjnych, modele budynków, wzory narzędzi, maszyn, próbki materiałów budowlanych i innych, używanych w komunikacji itd. Również wiadomości o instytucjach lub osobach prywatnych, posiadających okazy techniki dzisiejszej lub zabytki dawnej, będą przyjęte z wdzięcznością. W szczególności pragnę, aby inżynierowie i technicy

⁸³ Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 czerwca 1946 r. o utworzeniu i organizacji Muzeum Komunikacji, Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, nr 8, 1946 r., poz. 100.

⁸⁴ Ibidem.

⁸⁵ Ibidem.

resortu Komunikacji zainteresowali się bliżej przyszłością naszego Muzeum i dopomogli swą pracą, bądź radą i wskazówkami do uzupełnienia zbiorów. Warto tu przypomnieć, że prawie wszystkie muzea techniczne na świecie, nawet najwspanialsze, powstały, tak jak Muzeum Komunikacji w Warszawie, z zapału twórczego i bezinteresownej pracy jednostek, ożywionych zrozumieniem doniosłej roli zbiorów tego rodzaju dla dobra kultury technicznej swego kraju. Nie wątpię więc, że ogół pracowników, zatrudnionych w różnych działaniach polskiej Komunikacji, dopomoże Muzeum Komunikacji do postawienia go na poziomie godnym imienia Techniki Polskiej”⁸⁶.

Trwają prace nad tworzeniem fundamentów dla Muzeum Komunikacji. Minister komunikacji wydaje 31 marca 1947 r. zarządzenie o ustroju Rady Muzealnej placówki, zatwierdził także Tymczasowy Regulamin Rady Muzealnej. Zarządzenie oraz regulamin zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym MK nr 5, w czerwcu 1947 r., poz. 60-61⁸⁷. Jak wynika z zarządzenia – Radzie Muzealnej miało przysługiwać prawo inicjatywy we wszystkich sprawach dotyczących organizacji i rozwoju Muzeum Komunikacji.

Rada miała składać się z przewodniczącego, jego zastępcy, oraz 7 członków wyznaczanych i odwoływanych przez ministra komunikacji, w skład Rady wchodzić miał też dyrektor Muzeum oraz przedstawiciel Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie. Członków Rady miał powoływać minister spośród pracowników Ministerstwa oraz innych podległych mu organów. Do zakresu zadań Rady miały należeć: sprawy odbudowy Muzeum, organizacji rozbudowy i rozwoju poszczególnych działów, czuwanie nad racjonalnym układem zbiorów i rozmieszczaniem eksponatów, współudział w wyborze, zamawianiu i nabywaniu przedmiotów muzealnych, decyzje dotyczące przyjmowanych darowizn i depozytów, klasyfikacja przedmiotów muzealnych, określanie sposobu ich konserwacji, opiniowanie rocznego preliminarza budżetowego, nadzór nad określeniem majątku Muzeum, współudział w: tworzeniu biblioteki i wydawaniu przewodników po ekspozycji, organizowaniu pokazów, odczytów i wykładów. Rada Muzealna miała też utrzymywać kontakty z podobnymi placówkami w kraju i za granicą, wnioskować o wysyłanie wystaw w kraju i za granicą, utrzymywać kontakty ze środowiskami naukowymi i fachowymi z różnych dziedzin komunikacji. Celem Rady miała być też promocja gromadzonych zbiorów oraz szerzenie wiedzy dotyczącej zagadnień komunikacyjnych, udział w kongresach technicznych, zjazdach muzeologów itp.

Kadencję członków Rady zaplanowano na 3 lata. Ich praca miała odbywać się bez wynagrodzenia. Jedynie sekretarz Rady mógł liczyć na rekompensatę finansową, a dla pozamiejscowych członków Rady przewidziano bezpłatne bilety na przejazd koleją, od miejsca swego zamieszkania do Warszawy i z powrotem. Jak wynika z Obwieszczenia Ministerstwa Komunikacji z 3 czerwca 1947 r. – 23 maja 1947 r. minister komunikacji ustalił skład Rady Muzealnej Muzeum Komunikacji. W jej skład weszli: Józef Wołkanowski, przewodniczący Rady, Edward Barysz, zastępca przewodniczącego, oraz ośmiu członków Rady: Helena Grotkowska, Adam Koczorowski, Wacław Młodecki, Aleksander Gajkiewicz, Zdzisław Kornacki, Jan Madejczyk, Stanisław Wasilewski oraz Mirosław Kostrzewski⁸⁸.

Zbigniew Tucholski wysoko ocenił kompetencje członków Rady Muzealnej. Wskazał, że „ich kompetencje odpowiadały zakresowi tematycznemu i profilowi poszczególnych działów muzeum”⁸⁹. W tym samym artykule Z. Tucholski, powołując się na niepublikowany maszynopis C. Ługowskiego pt. „Muzea Techniczne w Polsce” – pisze o grupie entuzjastów z inż. arch. Józefem Wołkanowskim i kustoszem Władysławem Woydyną na czele, która „przy współpracy Rady Technicznej przy Ministrze Komunikacji opracowała program i projekt budowy Muzeum Komunikacji w miejscu przedwojennej lokalizacji Centralnego Muzeum Techniki (między mostem średnicowym a mostem Poniatowskiego na Pradze). Projekt gmachu opracowany został przez inż. arch. Hannę Adamczewską-Wejchert, zatrudnioną wówczas w Pracowni Naukowo-Produkcyjnej Politechniki Warszawskiej”⁹⁰. Projekt ten nie jest znany.

Jak podaje Z. Tucholski – muzealnicy prowadzili fachową inwentaryzację pozyskiwanych zbiorów. Na eksponatach umieszczano metalowe tabliczki inwentarzowe o treści: „Muzeum Komunikacji, Nr inwent. ekspon.”. Na tabliczkach wybijano numery inwentarzowe. Założono także księgi inwentarzowe. Ich druk zamówiono specjalnie dla Muzeum Komunikacji. Jak pisze Tucholski „Los powojennych ksiąg inwentarzowych Muzeum Komunikacji nie jest znany, pomimo szeroko zakrojonych kwerend autor (czyt.

⁸⁶ Odezwa w sprawie Muzeum Komunikacji, Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji nr 9, 1946, poz. 137.

⁸⁷ Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 marca 1947 r. o ustroju Rady Muzealnej Muzeum Komunikacji, Tymczasowy Regulamin Rady Muzealnej Muzeum Komunikacji, Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji nr 5, 16 czerwca 1947 r., poz. 60-61.

⁸⁸ Obwieszczenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 czerwca 1947 r. o składzie osobowym Rady Muzealnej Muzeum Komunikacji, Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, nr 6, 1947 r., poz. 85.

⁸⁹ Z. Tucholski, *Powojenna odbudowa Muzeum Komunikacji w Warszawie*, „Kronika Warszawy”, 2012, nr 1 (147).

⁹⁰ Ibidem.

Tucholski) nie natrafił na ich ślad. Pierwsze księgi inwentarzowe Muzeum Techniki NOT w Warszawie prowadzono na oryginalnych drukach Muzeum Komunikacji⁹¹. Jak ustalił Z. Tucholski – pozyskiwane przez muzealników „zbiory biblioteczne stemplowano okrągłą pieczęcią o średnicy 2,5 cm: w pierścieniu zewnętrznym znajdował się napis – Biblioteka Muzeum Komunikacji, rozdzielony sześcioramienną gwiazdką, wewnątrz okręgu stylizowane koło sześcioszybowe stanowiące symbol komunikacji lądowej. Poniżej pieczęci znajdowało się miejsce do wpisania numeru inwentarzowego”⁹².

Tucholski przypuszcza, że nie zdążono nadać sygnatur i opracować katalogu bibliotecznego, ponieważ Muzeum najpierw było „w organizacji”, a w 1951 r. zostało zlikwidowane. W wymienionym artykule Tucholski pisze: „Zachowane materiały Muzeum Komunikacji w zbiorach Biblioteki Muzeum Techniki NOT w Warszawie są jedynie opieczętowane i nie posiadają sygnatur”. Wg oceny Tucholskiego „Do największych osiągnięć organizowanej placówki zaliczyć należy pozyskanie bardzo cennej kolekcji aparatów telefonicznych i telegraficznych oraz centr telefonicznych. Znajdują się w niej unikatowe egzemplarze aparatów wycofanych z eksploatacji pod koniec lat 40. XX w. Kolekcja częściowo opatrzona tabliczkami inwentarzowymi Muzeum Komunikacji znajduje się w zbiorach Muzeum Techniki w Warszawie.

Do zbioru Muzeum Komunikacji pozyskiwano, oprócz materiałów historycznych, na zasadach nieformalnych egzemplarze obowiązkowe, również bieżące materiały dokumentujące odbudowę polskiego kolejnictwa⁹³. W przypisach autor artykułu pisze: „Kolekcja Muzeum Komunikacji zachowana w zbiorach bibliotecznych Muzeum Techniki NOT w Warszawie obejmuje ok. 200 bardzo cennych książek, rysunków ruchu pociągów, służbowych rozkładów jazdy oraz przepisów i instrukcji z zakresu kolejnictwa”. Z artykułu Tucholskiego wynika, że z terenu Ziem Zachodnich przejęto bardzo cenny niemieckojęzyczny księgozbiór obejmujący prace z zakresu komunikacji (od połowy XIX w. do 1944 r.). Wartość szczególną ma unikatowa w polskich zbiorach kolekcja kilkuset rysunków technicznych pruskich urzędów zabezpieczenia ruchu kolejowego oraz sygnalizacji z końca XIX w. Tucholski podaje, że te muzealia znajdują się w zbiorach Biblioteki Muzeum Techniki NOT w Warszawie⁹⁴.

16 lipca 1950 r. minister komunikacji wydaje zarządzenie, zgodnie z którym Muzeum Komunikacji zostaje podporządkowane pod względem administracyjnym bezpośrednio Departamentowi Techniki Ministerstwa Komunikacji. Do tego zarządzenia nawiązuje okólnik MK z 9 sierpnia 1950 r.⁹⁵ W okólniku jest zapis, że w związku ze zmianą podporządkowania zostaje znowelizowany także zapis w Tymczasowym Regulaminie Muzeum Komunikacji, stanowiącym załącznik do Zarządzenia Ministra Komunikacji z 25 czerwca 1946 r. o utworzeniu i organizacji Muzeum Komunikacji (Dz. Urz. M.K. nr 8, poz. 100). Wyrazy „oraz pod nadzorem administracyjnym dyrektora Gabinetu Ministra” zastąpiono zdaniem: „będąc pod względem administracyjnym podporządkowanym bezpośrednio Departamentowi Techniki”⁹⁶.

Wg Tucholskiego „Nowa zmiana organizacyjna marginalizowała de facto placówkę w strukturze resortu komunikacji i była zawołowanym przygotowaniem do jej likwidacji”⁹⁷. W 1951 r. Ministerstwo Komunikacji wstrzymało realizację projektu budowy gmachu Muzeum Komunikacji (formalnie ze względu na podział Ministerstwa Komunikacji na dwa resorty – Ministerstwo Kolei i Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego) oraz podjęto decyzję o likwidacji organizowanej placówki. Pisze o tym Tucholski, powołując się na wspomnianego powyżej C. Ługowskiego i jego niepublikowany maszynopis. Autor artykułu stwierdził również, że nigdzie nie znalazł zarządzenia o likwidacji Muzeum Komunikacji. Możliwe, że nigdy go nie wydano lub też akt ten otrzymał klauzulę tajności.

„Prawdziwą przyczyną tej decyzji była niechęć władz komunistycznych do odtworzenia placówki o międzywojennej proveniencji, odbudowywanej z wielkim zaangażowaniem przez przedwojennego kustosa, konserwatora, a przede wszystkim przewodniczącego rady, który w dwudziestolecu międzywojennym zajmował bardzo wysokie stanowisko w kolejnictwie. Decyzję o likwidacji Muzeum wydano w okresie apogeum stalinizmu, kiedy rozpoczęto wielką akcję propagandową w zakresie współzawodnictwa pracy w transporcie oraz wdrażania nowych stachanowskich metod pracy. Historia polskiej komunikacji mogła być wówczas przedstawiana jedynie w powiązaniu z carskim uciskiem bądź sanacyj-

⁹¹ Ibidem.

⁹² Ibidem.

⁹³ Ibidem.

⁹⁴ Ibidem.

⁹⁵ Okólnik Ministerstwa Komunikacji w sprawie zmiany tekstu Tymczasowego Regulaminu Muzeum Komunikacji, Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, nr 12, 1950 r., poz. 250.

⁹⁶ Ibidem.

⁹⁷ Z. Tucholski, *Powojenna odbudowa Muzeum Komunikacji w Warszawie*, „Kronika Warszawy”, 2012, nr 1 (147).

nym zacofaniem. Tendencje te obrazuje ówczesne piśmiennictwo «popularnonaukowe» i propagandowe, przedstawiające dorobek najnowocześniejszych na świecie kolei sowieckich. Rozpoczęto równocześnie ostateczną rozprawę z «przeżytkami sanacji», co w połączeniu z sowietyzacją wszystkich dziedzin życia, przyniosło duże straty dla gospodarki, kultury i nauki” – pisze Tucholski⁹⁸.

Dalej w tym samym artykule czytamy: „Warto zaznaczyć, że decyzja o likwidacji Muzeum Komunikacji stała się również przyczyną trudnych do oszacowania strat w zakresie ochrony zabytków techniki komunikacyjnej, bowiem eksponaty z tej dziedziny zaczęto w Polsce chronić i zabezpieczać do celów muzealnych dopiero na przełomie lat 60. i 70. XX w. Wymiernym przykładem zaprzepaszczonych szans muzealnictwa technicznego jest kwestia ochrony zabytkowego taboru kolejowego. Gdyby jego pozyskanie do kolekcji Muzeum rozpoczęto w latach 50. XX w., to w polskich zbiorach znajdowałyby się niezwykle unikatowy zbiór taboru kolejowego, niezachowany w innych europejskich muzeach kolejowych”⁹⁹.

Po likwidacji Muzeum Komunikacji jego eksponaty zgromadzono w Pilawie, w nieczynnej parowozowni, oraz w Bytomiu¹⁰⁰. Z czasem eksponaty te przekazano częściowo do Muzeum Techniki NOT w Warszawie, częściowo do Technikum Kolejowego w Warszawie. Kiedy powstało Towarzystwo Przyjaciół Muzeum Morskiego, które przystąpiło do organizowania muzeum – część eksponatów z tego zakresu przewieziono z Bytomia do Gdańska. Muzealia z zakresu lotnictwa zostały natomiast zabezpieczone i umieszczone w hangarze w Krakowie, gdzie utworzono Muzeum Lotnictwa i Astronautyki. Dalsze losy Muzeum wymagają kolejnych badań i studiów, które w niedalekim czasie zamierzam podjąć.

Marzenie dyrektora Woydyny

Niewątpliwie ogromną startą, jakie poniosło Muzeum Komunikacji, są ludzie. Dyrektor Władysław Woydno jeszcze wiosną 1949 r. miał piękną wizję odbudowy Muzeum. Podzielił się z nią czytelnikami czasopisma „Stolica” z 14 marca 1949 r.¹⁰¹. Autorka artykułu pt. „Muzeum Komunikacji” – H. Eychhorn-Szwankowska wspomina Muzeum sprzed wojny. Pisze, iż stało ono na wysokim poziomie, zajmowało 53 sale (pierwsze źródło mówiące o tak dużej ilości sal muzealnych) w gmachu na Nowym Zjeździe i budziło wielkie zainteresowanie publiczności, a zwłaszcza młodzieży. Dziennikarka pisze, iż młodzież „długie kwadransy spędzała przed ruchomymi modelami lokomotyw czy dioramą wiaduktu pod Jeremczem, po którym chodził pociąg. Z młodzieży tej wyławiano niejednokrotnie specjalnie zainteresowanych, kierując na odpowiednią drogę młode talenty. Profesorowie Politechniki często tam odbywali wykłady, rozporządzając wspaniałym materiałem pokazowym dla studentów. W roku 1939 bomby burzące częściowo zniszczyły gmach. Na niewiele pomogła ofiarna praca personelu, usiłującego w najtrudniejszych warunkach ocalić zbiory. Niemcom bardzo podobało się Muzeum i dlatego rozgrabili je, szczególnie najcenniejsze eksponaty. Reszta złożona w baraku Dworca Wileńskiego spłonęła podczas nalotu. Bardzo dotkliwa była strata archiwum, cennej biblioteki i dawnych zabytków, zgromadzonych licznie w ciągu zaledwie 11 lat istnienia instytucji”¹⁰².

Dalej autorka artykułu opisuje sytuację Muzeum po wojnie. Podkreśla, że mieści się ono w jednym pokoju w baraku Ministerstwa Komunikacji, na terenie byłego Ogrodu Pomologicznego przy ul. Emilii Plater. W tymże pomieszczeniu jest siedziba dyrekcji, znajdują się pracownie i zawiązek biblioteki (w tym czasie liczyła ona ok. tysiąca tomów), oraz złożona jest część zbiorów. Pozostałe, skrzętnie gromadzone znajdowały się w gmachu Dyrekcji Kolejowej na Pradze. Oddana na potrzeby Muzeum sala po brzegi była wypełniona pakami różnej wielkości, gęsto poukładanymi. Dlatego dyrekcja Muzeum z radością przyjęła informację o udostępnieniu na potrzeby placówki parowozowni w Pilawie (między Otwockiem a Dęblinem). Z artykułu dowiadujemy się o wypożyczeniu przez Muzeum zbiorów na wystawę pt. „Przemysł Ziemi Odzyskanych”, organizowaną w Warszawie oraz we Wrocławiu wiosną 1947 r. Dziennikarkę zachwycił model dyliżansu ze zbiorów placówki. Podróżował nim Fryderyk Chopin z Warszawy do Dusznik. Podkreśla ona, jak pilną sprawą dla Muzeum jest stała siedziba, o którą w zniszczonej wojną stolicy wcale nie jest łatwo. Autorka odkrywa, że Władysław Woydno ma własną koncepcję Muzeum Komunikacji – chce je zorganizować w parku, jako wielki zespół na obszarze 60 ha. Redaktor Szwankowska,

⁹⁸ Ibidem.

⁹⁹ Ibidem.

¹⁰⁰ *10 lat Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, oprac. zbiorowe, Muzeum Kolejnictwa, Warszawa 1982.

¹⁰¹ H. Eychhorn-Szwankowska, *Muzeum Komunikacji*, „Stolica”, 1949, nr 11 (122).

¹⁰² Ibidem.

powołując się na przykład wielkiej popularności szwedzkiego Skansenu, podkreśla, że muzea na otwartej przestrzeni cieszą się dużą popularnością i jest ich coraz więcej na świecie.

„Chcemy dać Polsce taką samą, jakże pożyteczną atrakcję – mówi z zapałem dyr. Woydyno. Teren taki może być położony nad Wisłą, gdyż Muzeum przewiduje i dział komunikacji wodnej, najlepiej nadawałby się na to teren tzw. Kępy Potockiej, czyli za Cytadelą, w stronę Bielani. Na niewielkich, płytkich łąkach pływałyby dawne łodzie «pirogi» z dziećmi – przyszlými wilkami morskimi. Na swoim terenie Muzeum chce dać gościom i tereny sportowe. Wystawowy park przechodziłby w las, łączący się dalej z Bielanami, wspaniały rezerwar powietrza i zieleni, piękne rozwiązanie wiślanego brzegu”¹⁰³.

Dalej autorka pisze o celach, jakie stawia sobie Muzeum: „...dydaktyczny w stosunku do ogółu publiczności, szkoleniowy – szerokich rzesz pracowników komunikacyjnych, propagandowy – chce nauczyć społeczeństwo rozumieć zagadnienia komunikacji. Muzeum pragnie również być warsztatem pracy dla naukowców i studiującej młodzieży – jak to było przed wojną. Dla naukowców – specjalistów nie wystarczą małe modele, muszą oni rozporządzać obiektami naturalnej wielkości, np. prawdziwymi lokomotywami. Gdy uświadomimy sobie, że Muzeum obejmuje nie tylko kolejnictwo, ale i motoryzację, komunikację wodną, lotnictwo – projektowana cyfra – 60 ha terenu – nie będzie się już wydawała przesadzona. Muzeum nie może zresztą ograniczyć się do poglądu historycznego, nie może stanąć na jakimś punkcie w czasie, lecz winno stale włączać do zbiorów wyniki postępu technicznego. A więc musi być zaplanowane z dużymi możliwościami rozbudowy”¹⁰⁴. A w podsumowaniu dziennikarka odnotowuje, że przez kilka lat powojennych dyrekcja Muzeum dużo zrobiła, a teraz czas na realizację wizji. Niestety skończyło się jedynie na tej wizji. Wymarzone Muzeum nie powstało. Była i jest to wielka strata.

Zbiory Muzeum Komunikacji eksponowane w muzeum niemieckim

Zbigniew Tucholski, badacz historii Muzeum Kolejowego i Muzeum Komunikacji, pisze w swym artykule, wielokrotnie już cytowanym, pt. „Powojenna odbudowa Muzeum Komunikacji w Warszawie”: „Intensywne poszukiwanie księgi inwentarzowej Muzeum Komunikacji z okresu okupacji w archiwach, muzeach techniki, Ministerstwie Infrastruktury, u osób prywatnych nie przyniosły dotychczas rezultatu. Najważniejszym postulatem zawartym w tym artykule jest podjęcie szeroko zakrojonych poszukiwań tego niezwykle cennego dokumentu. Jego odnalezienie umożliwiłoby odtworzenie szczegółowej ewidencji i struktury zbiorów placówki oraz ustalenie, do jakich niemieckich muzeów technicznych wywieziono eksponaty. Warto zaznaczyć, iż w berlińskim Technisches Museum można zobaczyć na wystawie eksponaty międzywojennego Muzeum Komunikacji”¹⁰⁵.

O tych eksponatach pisze Robert Kola, historyk techniki, w artykule pt. „Polonica z warszawskiego Muzeum Komunikacji w Berlinie”: „Nadzieje na odnalezienie choćby skromnej części eksponatów warszawskiego Muzeum Komunikacji, zrabowanych i wywiezionych w głąb Rzeszy w okresie okupacji niemieckiej, możemy wiązać z istnieniem niewielkiego zbioru poloników znajdujących się w Niemieckim Muzeum Techniki w Berlinie”¹⁰⁶. Jest to w sumie kilkanaście przedmiotów, ulokowanych w dwóch niedużych gablotach. W czasie, kiedy powstawał artykuł, muzealia te umieszczono na ekspozycji pt. „Zbrojenia, wojna i koleje”, która była elementem stałej wystawy, pokazującej dzieje transportu kolejowego. Eksponaty te opatrzone krótką informacją w języku niemieckim. Jest w niej mowa, że po napaści na Polskę III Rzesza była grabieżcą polskich dóbr kultury, zaś zgromadzone na wystawie muzealia pochodzą z Muzeum Komunikacji w Warszawie. Do berlińskiego muzeum trafiło co najmniej osiem eksponatów z Warszawy. Kiedy autor artykułu – R. Kola oszacował ilość eksponatów i skonfrontował z podaną liczbą osiem – stwierdził, że coś się nie zgadza. Domyślił się, że określenie „co najmniej osiem” może dotyczyć jedynie kolekcji modeli kolejowych.

Na wystawie znajdowały się (w czasie, gdy powstawał artykuł) mosiężne tabliczki informacyjne z opisem typów szyn, które zapewne były prezentowane w warszawskim Muzeum. Była też tabliczka informująca o hakach używanych w PKP, o nożycach do otworów okiennych projektu Władysława Wnętkowskiego z 1925 r. Na ekspozycji autor odnalazł ponadto model lekkiego pociągu pospiesznego, zaprojektowanego w biurze konstrukcyjnym Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie w 1934 r.,

¹⁰³ Ibidem.

¹⁰⁴ Ibidem.

¹⁰⁵ Z. Tucholski, *Powojenna odbudowa Muzeum Komunikacji w Warszawie*, „Kronika Warszawy”, 2012, nr 1 (147).

¹⁰⁶ R. Kola, *Polonica z warszawskiego Muzeum Komunikacji w Berlinie*, „Cenne, bezcenne, utracone”, 2013, nr 1 (74)-4 (77).

wykonany w skali 1:20 (zniszczony i niekompletny). „Skład pociągu, o trzech wagonach, ze 160 stałymi miejscami siedzącymi i 12 miejscami składanymi, ciągnięty przez mały parowóz beztendrowy o dwóch osiach napędnych, miał prędkość maksymalną 135 km/h” – pisał R. Kola. Autor publikacji ustalił, że znajdujące się w Niemczech eksponaty trafiły tutaj w sierpniu i wrześniu 1940 r. Ich liczbę oszacowano na podstawie zachowanych kart inwentarzowych warszawskiego Muzeum. Po przewiezieniu przedmiotów do Verkhers- und Baumuseum na kartach tych odnotowano pierwsze pochodzenie każdego eksponatu. Niedawno (artykuł jest z 2013 r.) informacja o losach tych eksponatów z polskiego Muzeum została opublikowana w katalogowym zestawieniu modeli kolejowych przechowywanych niegdyś w Verkhers- und Baumuseum. Zestawienie zostało opracowane przez Uwe Nussbauma. Poza opisanym modelem pociągu w muzeum znajdował się także model zakładu nasycalni podkładów kolejowych, wykonany w skali 1:40. O innych modelach można przeczytać w podanym wyżej katalogu.

„Obecność poloników w berlińskim Niemieckim Muzeum Techniki uzasadnia pytanie, czy omówione pokrótce eksponaty to już wszystkie dotrwałe do naszych czasów obiekty niegdyś zrabowane z przedwojennego Muzeum Komunikacji w Warszawie. Uwe Nussbaum wspomina na marginesie dokonanego przez siebie zestawienia o istnieniu bliżej nieokreślonych archiwaliów – «rysunków i zdjęć oprawionych w ramy» – jak należy podejrzewać – polskiej proveniencji. Trudno dzisiaj przesądzić o wynikach ewentualnych poszukiwań kolejnych pamiątek polskich przywłaszczonych w czasie II wojny światowej przez Verkhers- und Baumuseum, jednak w niedalekiej przyszłości poszukiwania takie należy przeprowadzić, by docelowo rozpocząć proces rewindykacji”¹⁰⁷.

Na tym zakończę badanie przeszłości Stacji Muzeum, poprzednio Muzeum Kolejnictwa, a jeszcze wcześniej – Muzeum Komunikacji, zaś na początku – Muzeum Kolejowego. Dalsze losy, aż do czasów współczesnych, będą przedmiotem kolejnego etapu mojej pracy nad historią.

¹⁰⁷ Ibidem.

Walentyna Rakiel-Czarnecka

MISJA, CELE ORAZ STRATY, JAKIE PONIOSŁO MUZEUM KOLEJNICTWA/STACJA MUZEUM W LATACH 1951-2018

Jak już wspominaliśmy w pierwszej części publikacji, po drugiej wojnie światowej, w 1946 r., podjęto próbę reaktywowania Muzeum. **Minister komunikacji Jan Rabanowski wydał zarządzenie o ponownym utworzeniu Muzeum Komunikacji oraz skierował apel do kolejarzy i społeczeństwa o gromadzenie rozproszonych eksponatów.** Jednak ze względu na występujące trudności organizacyjne i lokalowe oraz brak funduszy próba utworzenia Muzeum z własną siedzibą nie powiodła się. Działalność powołanej placówki ograniczyła się jedynie do zbierania zachowanych jeszcze dokumentów i urządzeń technicznych o zabytkowej wartości. Początkowo zebrane eksponaty gromadzono w budynku nieczynnej parowozowni w Pilawie. Następnie te niewielkie ilościowo zbiory ulokowano w składnicy Instytutu Naukowo-Badawczego Kolejnictwa w Bytomiu. Na przełomie lat 1956 i 1957 działalność Muzeum ustała całkowicie, a zgromadzone eksponaty zostały przekazane do Muzeum Techniki w Warszawie.

Dopiero w 1963 r. zaczęto ponownie myśleć o przywróceniu do życia przedwojennego Muzeum Kolejowego z ul. Nowy Zjazd¹. Muzeum Techniki wystąpiło wówczas z wnioskiem do ministra komunikacji o uzgodnienie lokalizacji przyszłego Muzeum Kolejnictwa na terenie przewidywanego do likwidacji dworca Warszawa Główna Osobowa, w związku z zamiarem budowy nowego Dworca Centralnego. Ze względu na występujący zawsze problem braku miejsca na eksponowanie zbiorów jednostek taboru pojawiła się szansa na przejęcie i zaadaptowanie całej stacji z zabudowaniami i układem torowym na siedzibę Muzeum, co rozwiązałoby tę ważną kwestię. Na początku powstała koncepcja utworzenia jednoosobowego stanowiska pracy ds. muzealnictwa kolejowego w Centralnym Ośrodku Badania i Robót Transportu Kolejowego (COBiRTK) przy ul. Hożej 86. Projekt ten został zatwierdzony przez ministra komunikacji.

11 czerwca 1966 r. rozpoczęło oficjalną działalność jednoosobowe stanowisko ds. muzealnictwa kolejowego w COBiRTK pełnione przez mgr inż. Henryka Zaniewskiego, którego zadaniem było opracowanie projektu organizacji i programu działania przyszłego Muzeum oraz wyszukanie i sprawdzenie stanu ilościowego przedmiotów i taboru mających znamiona zabytków znajdujących się na terenie całego kraju. W tym samym okresie Koło Seniorów Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji oraz Rada Naukowa Muzeum Techniki czyniły starania, aby utworzyć Towarzystwo Przyjaciół Muzeum Kolejnictwa. Przewodniczącym został ówczesny dyrektor Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie – inż. R. Rakowski. Niestety sprawa nie nabrała rozmachu, gdyż Towarzystwo nie zostało zalegalizowane przez władze Warszawy. W międzyczasie prace nad inwentaryzowaniem przyszłych zbiorów Muzeum prowadzone były bardzo intensywnie przez inż. Henryka Zaniewskiego i zaowocowały wydaniem 2 stycznia 1967 r. przez ministra komunikacji zarządzenia „w sprawie Muzeum Kolejnictwa”, w którym wprowadzono oficjalne zmiany do regulaminu organizacyjnego COBiRTK, polegające na formalnym ustaleniu zakresu czynności „samodzielnego stanowiska pracy ds. muzeum kolejnictwa”². Zgodnie z tym zarządzeniem, podpisanym przez ministra mgr inż. P. Lewińskiego, COBiRTK miało przygotować projekt utworzenia Muzeum Kolejnictwa do 31 maja. Miał on zawierać ogólną koncepcję organizacyjną, lokalizację, koszty uruchomienia placówki, roczne koszty utrzymania, „akt erekcyjny, statut (regulamin), normatywy gospodarki muzealiami”. Dyrekcje okręgowe kolei, w których zostaną zinwentaryzowane kolejowe eksponaty o znaczeniu muzealnym, zobowiązane zostały do ich zabezpieczenia.

Kierownikiem nowo powstałej komórki organizacyjnej został oddany zagadnieniom ochrony dóbr kultury materialnej mgr inż. Józef Bąk, a jego zastępcą mgr inż. Henryk Zaniewski³. Pracownikami zespołu zostali Irena John, a później inż. Tadeusz Eibl. Wkrótce opracowano następujące dokumenty: projekt organizacyjny i projekt Statutu Muzeum Kolejnictwa, plan kosztów uruchomienia Muzeum oraz projekt rocznego budżetu wydatków, propozycje lokalizacji Muzeum oraz zasady klasy-

¹ B. Młynarska, *Historia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, (maszynopis), Stacja Muzeum, Warszawa 2011.

² Zarządzenie Ministra Komunikacji nr 1 z dnia 2 stycznia 1967 r. w sprawie Muzeum Kolejnictwa, *Dziennik Urzędowy MK* nr 4, z 30 stycznia 1967 r., część B, poz. 26.

³ Ibidem.

fikacji przedmiotów muzealnych, prowadzono też inwentaryzację kolejowych eksponatów o znaczeniu muzealnym.

W efekcie tych prac w marcu 1972 r. minister komunikacji Mieczysław Zajfryd podjął decyzję o przywróceniu działalności Muzeum Kolejnictwa, wyznaczając na jego siedzibę dworzec Warszawa Główna Osobowa. Projekt zarządzenia „w sprawie utworzenia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i nadania mu statutu” został uzgodniony z Ministerstwem Kultury i Sztuki, Ministerstwem Finansów, Komitetem Nauki i Techniki, Komisją Organizacji i Zarządzania oraz Prezydium Rady Narodowej m.st. Warszawy, Wydziałem Architektury, Nadzoru Budownictwa i Geodezji. Na uruchomienie Muzeum Ministerstwo Komunikacji przeznaczyło kwotę 1 142 000 złotych. Zgodnie z zarządzeniem Muzeum miało powstać z dniem 1 lipca 1972 r., przypisano też placówce określoną misję. W zarządzeniu czytamy „Muzeum Kolejnictwa:

1. Stanowi jednostkę organizacyjną zaplecza naukowo-technicznego w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe”
2. Jest finansowane z budżetu państwa w części dotyczącej Ministerstwa Komunikacji, w Dziale Kultura i Sztuka, Muzea”⁴.

Zgodnie ze statutem Muzeum Kolejnictwa jest ono jednostką o charakterze kulturalno-oświatowym zaplecza naukowo-technicznego w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe”, działającą na podstawie ustawy z 15 lutego 1962 r. o ochronie dóbr kultury i o muzeach, jak też ustawy o kolejach z 2 grudnia 1960 r. Nadzór nad placówką sprawuje Ministerstwo Komunikacji (z uwzględnieniem w tym zakresie właściwości ministra kultury i sztuki), które zapewnia środki na funkcjonowanie. „Zadaniem Muzeum Kolejnictwa jest gromadzenie, przechowywanie, konserwowanie i udostępnianie eksponatów związanych z historią kolejnictwa, jego rozwojem oraz aktualnym stanem i postępem technicznym w komunikacji kolejowej, jak również prowadzenie w zakresie tych zagadnień działalności popularyzatorskiej i oświatowej, a także współdziałanie w upowszechnianiu postępu w kolejnictwie z instytucjami, organizacjami i stowarzyszeniami o podobnych celach”⁵.

W celu wykonania ww. zadań Muzeum w szczególności: „1. gromadzi dobra kultury (muzealia) i materiały dokumentacyjne związane z kolejnictwem, 2. opracowuje i wykonuje modele taboru, maszyn i urządzeń kolejowych, 3. prowadzi działalność dydaktyczno-oświatową w zakresie problematyki objętej zadaniami Muzeum, 4. stale i systematycznie uzupełnia zbiory nowymi nabytkami, uzyskując je drogą zakupów, przydziałów, darowizn, zapisów, zamiany i przyjmowania depozytów, 5. inwentaryzuje, kataloguje i opracowuje zgromadzone muzealia, 6. przechowuje zgromadzone muzealia w warunkach zapewniających im pełne bezpieczeństwo, konserwuje w sposób dostępny dla celów oświatowych, 7. udostępnia swoje zbiory przez organizowanie wystaw stałych, czasowych i objazdowych, 8. opracowuje i udostępnia publikacje w postaci przewodników, katalogów, informatorów itp. związanych z działalnością Muzeum, 9. prowadzi bibliotekę muzealną, udostępniając jej zbiory osobom zainteresowanym, 10. współpracuje i utrzymuje kontakty w dziedzinie upowszechniania kultury z innymi muzeami, placówkami kulturalno-oświatowymi, organizacjami i stowarzyszeniami o pokrewnych celach w kraju i za granicą, udzielając im pomocy i konsultacji w zakresie wiedzy i problematyki kolejowej, objętych działalnością Muzeum”⁶.

W skład Muzeum wchodziły działy: dział ekspozycji, techniczny, samodzielne stanowiska – ds. finansowo-księgowych i administracyjnych. Na czele placówki stał dyrektor, powoływany i odwoływany przez ministra komunikacji, przy Muzeum działa Rada Muzealna, jako organ doradczy i opiniodawczy dyrektora. W skład rady wchodził kierownicy komórek Muzeum oraz specjaliści spoza Muzeum. Członków Rady powoływał dyrektor, za zgodą ministra komunikacji, jej przewodniczącym był też dyrektor Muzeum. Do zadań Rady należało: „opiniowanie i wnioskowanie w sprawach związanych z działalnością popularyzacyjną i oświatową Muzeum, a w szczególności w sprawach: 1. ogólnego rozwoju i działalności Muzeum, 2. polityki gromadzenia zbiorów, 3. wystawiennictwa i jego tematyki, 4. prowadzenia działalności oświatowej, 5. prac i publikacji Muzeum, 6. organizacyjnych o podstawowym dla Muzeum znaczeniu”⁷.

Już 1 lipca 1972 r. Muzeum Kolejnictwa rozpoczęło ponownie swą działalność. Tym samym zostało reaktywowane muzealnictwo kolejowe. Siedziba placówki w budynku COBiRTK pod adresem Hoża 86 przedstawiała się skromnie. Do dyspozycji Muzeum oddano dwa pokoiki biurowe o powierzchni

⁴ Zarządzenie Ministra Komunikacji nr 48 z dnia 29 marca 1972 r., w sprawie utworzenia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, Dziennik Urzędowy MK nr 13, z 12 maja 1972 r., część B, poz. 100.

⁵ Statut Muzeum Kolejnictwa, załącznik do Zarządzenia Ministra Komunikacji nr 43 z dnia 29 marca 1972 r.

⁶ Ibidem.

⁷ Ibidem.

19 m² i pomieszczenie magazynowe o wielkości 80 m². **W początkach 1973 r.**, kiedy rozpoczęto budowę dworca Warszawa Centralna w Al. Jerozolimskich, większość pociągów opuściła dworzec Warszawa Główna. Wówczas na mocy decyzji naczelnego dyrektora DOKP Warszawa, Muzeum otrzymało powierzchnię o wielkości 110 m² w poczekalni pasażerskiej budynku dworcowego. W grudniu tego samego roku powierzchnia ta powiększyła się o dalsze 30 m².

Teren stacji przy ulicy Towarowej 1 (obecnie Towarowa 3) był miejscem nieprzerwanie związanym z koleją od połowy XIX wieku, dlatego tę lokalizację wybrano nieprzypadkowo, również ze względu na możliwość eksponowania zabytkowego taboru na istniejących torach⁸. Tym samym ciekawe dzieje Dworca Głównego zostały wpisane w historię Muzeum Kolejnictwa. Początki dworca sięgają powstania kolei na ziemiach polskich, kiedy to w 1845 r. otwarto pierwszy, 29-kilometrowy odcinek Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z Warszawy do Pruszkowa. Nazywaną potocznie „wiedenką” zbudowano z inicjatywy dwóch Polaków – hr. Henryka Łubieńskiego i przedsiębiorcy Piotra Steinkellera – właściciela warszawskiej kolei konnej. Linia ta, znajdująca się na terenie ówczesnego Królestwa Polskiego, biegła z Warszawy przez Skierniewice, Piotrków, Częstochowę aż do granicy z Cesarstwem Austriackim, gdzie w miejscowości Maczki (obecnie przedmieście Sosnowca) łączyła się z Koleją Górnośląską, prowadzącą do Wiednia.

Kolej Warszawsko-Wiedeńska była miejscem pracy wielu pokoleń kolejarzy i ostoją polskości w czasie trwania zaborów. Kolej ta rozpoczynała swój bieg w Warszawie z Dworca Głównego zwanego potocznie „Wiedeńskim” u zbiegu Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich. Kolej Warszawsko-Wiedeńska oprócz przewozu pasażerów miała również duże znaczenie w komunikacji towarowej i wymianie handlowej pomiędzy oddalonymi od siebie ośrodkami zarówno na terenie Królestwa Polskiego, jak i poza jego granicami. Kolej ułatwiała też wymianę handlową pomiędzy wschodem i zachodem. W 1875 r., w związku ze zwiększającymi się przewozami towarowymi, Zarząd Kolei Wiedeńskiej postanowił wybudować nową, dużą stację towarową (do tej pory funkcję tę spełniała wydzielona część stacji przy Dworcu Wiedeńskim). Na nową stację towarową przeznaczono tereny wsi Czyste, za rogatkami miasta, tuż przy placu Zawiszy. Obszar ten zajmowały wówczas głównie pola uprawne. Był to teren rozległy i niezagospodarowany. Poza tym kończyła tu swój bieg linia kolei obwodowej, łącząca linie szerokotorowe z prawego brzegu Wisły z linią normalnotorową, jaką była Kolej Warszawsko-Wiedeńska. W 1875 r. na terenie obecnego Muzeum Kolejnictwa, a wcześniej Dworca Głównego, wybudowano trzy budynki – dom ekspedycyjny oraz dwa podłużne magazyny. Cały kompleks budynków na stacji towarowej tworzył w swym układzie literę „U”. W 1903 r., przy okazji rozbudowy stacji, dobudowano jeszcze jeden magazyn na osi już istniejącego, południowego. W ten sposób jeden bok litery „U” został wydłużony. Budynki magazynowe oraz dom ekspedycyjny przetrwały obie wojny światowe, ulegając stosunkowo małym zniszczeniom, i w związku z tym, w 1945 r. postanowiono zaadaptować je do pełnienia funkcji tymczasowego dworca głównego w całkowicie zburzonej Warszawie.

W 1946 r. wzdłuż domu ekspedycyjnego wybudowano dużą, prostokątną halę dworcową zaprojektowaną przez arch. Wiktora Ballogha, który między innymi był późniejszym autorem projektu, odbudowanego w 1951 r. budynku Teatru Ateneum na warszawskim Powiślu. Dworzec Główny pełnił swą funkcję nieprzerwanie od 1945 r. do 1996 r. W tym czasie przeszedł wiele remontów i modernizacji.

Wracając do 1972 r. – pierwszym dyrektorem Muzeum Kolejnictwa został Henryk Zaniewski. W bardzo skromnych warunkach rozpoczęto ponowne gromadzenie zbiorów dokumentujących już prawie 130-letnią historię kolejnictwa na ziemiach polskich. 11 września 1973 r. w poczekalni pasażerskiej jeszcze funkcjonującego dworca Muzeum zorganizowało pierwszą wystawę pt. „Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska i Koleje Dziś”. Odbyło się uroczyste otwarcie z udziałem wiceministra komunikacji Stanisława Mroczyka. Wystawa ta zapoczątkowała oficjalną działalność Muzeum Kolejnictwa. Dodatkowymi zwiedzającymi były w tamtych czasach osoby oczekujące na pociąg. W początku 1974 r. po uzgodnieniu z kierownictwem stacji Warszawa Wschodnia udostępniono w holu dworca na Pradze gablotę wystawienniczą o powierzchni 20 m². Była ona wykorzystywana przez Muzeum, jako dodatkowa powierzchnia dla wystaw czasowych.

Podobnie w 1975 r. na nowo otwartym dworcu Warszawa Centralna przekazano Muzeum Kolejnictwa trzy witryny do celów wystawienniczych w galerii południowej o powierzchni 35 m². Po oddaniu do eksploatacji dworca Warszawa Centralna Polskie Koleje Państwowe ograniczyły swą działalność na terenie dworca Warszawa Główna na tyle, że rozwijającemu się Muzeum przekazano dodatkowe pomiesz-

⁸ B. Młynarska, *Historia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, (maszynopis), Stacja Muzeum, Warszawa 2011.

czenia. Do 1996 r. odprawiane były jeszcze z Dworca Głównego pociągi do Radomia i niektóre kolonijne. W Sali Lustrzanej Muzeum, na miejscu zlikwidowanej restauracji dworcowej, powstał Klub Kultury Kolejarza, który prowadził aktywną działalność. Kierownikiem Klubu był Ryszard Jakubisiak. Organizowano tam zabawy taneczne, turnieje szachowe, założono zespół muzyczny oraz teatr „Parabuch”. Dyrektor Henryk Zaniewski pełnił swą funkcję do 1976 r.

W okresie od 1972 r., tj. od czasu reaktywowania Muzeum Kolejnictwa, systematycznie powiększono zbiory i rozszerzano działalność merytoryczną, głównie związaną z historią kolejnictwa. W 1976 r. stanowisko dyrektora Muzeum Kolejnictwa objął Józef Bogdan. W tymże roku, po wielu staraniach przekazano do dyspozycji Muzeum pozostałą część poczekalni pasażerskiej w północnym skrzydle byłego Dworca Głównego, początkowo 85 m², a w styczniu 1977 r. dalsze 160 m², które w całości przeznaczono na działalność wystawienniczą. W następnych latach Muzeum otrzymało część pawilonu głównego, a długość torów stacyjnych przeznaczonych pod ekspozycję zabytkowego taboru kolejowego przekroczyła 700 m.b. Znajdowało się tam wówczas 25 jednostek. W 1977 r. rozpoczęto działalność popularyzatorsko-oświatową. Opracowano i wydano wówczas drukiem pierwszy, skromny folder w nakładzie 20 000 egzemplarzy. W 1979 r. zrealizowano kolejny, obszerniejszy i bogato ilustrowany katalog muzeum w 4 językach (polskim, angielskim, francuskim i niemieckim) w nakładzie 36 000 szt. W późniejszych latach wydawano również pocztówki i kalendarze. Wszystkie informacje na temat działalności Muzeum ukazywały się w popularnym w latach 70. „Warszawskim Informatorze Kulturalnym” – WIK.

W 1981 r. dyrektor Józef Bogdan przeszedł na emeryturę i jego stanowisko objął Jan Kamiński. W Muzeum zatrudnionych było wówczas 32 pracowników, natomiast całkowita powierzchnia ekspozycyjna łącznie z zapleczem wynosiła 782 m². W dalszych latach, wraz ze zmniejszającą się rolą Dworca Głównego, stale przybywało powierzchni wystawienniczych. **Dyrektor borykał się z brakiem miejsca na gromadzenie zbiorów jednostek taboru wąskotorowego, dlatego na wiadomość o likwidacji Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej w 1984 r. wystąpił do ministra komunikacji o przekazanie terenu wraz z infrastrukturą na potrzeby muzealne. 30 listopada tego roku, o godz. 15.35, odszedł ostatni pociąg z Sochaczewa do Wyszogrodu, a już w dniu następnym dopełniono wszelkich formalności.**

Jak pisze Bogdan Pokropiński: „Cała przejęta infrastruktura kolei stanowiła: 33 km linii o szerokości 750 mm, 5 mostów, 14 przepustów do wody, 5 stacji z układami torowymi, budynki stacji w Sochaczewie wraz z budynkami parowozowni i warsztatów, oraz budynki na stacjach: Chodaków i Wyszogród. Wraz z całą tą infrastrukturą przejęto: 3 parowozy, 8 wagonów osobowych, 20 wagonów towarowych i pług odśnieżny. Do Muzeum Kolejnictwa wraz z przejętą koleją przeszedł kierownik tej kolei Czesław Gwara z 30-osobową załogą. Stało przed nimi teraz poważne zadanie: odbudowa kolei oraz odbudowa zniszczonego taboru w możliwie jak najkrótszym czasie. Przejęta kolej sochaczewska była od dłuższego czasu niedoinwestowana, gdyż już dwukrotnie były podejmowane zamierzenia jej likwidacji, ale zostały one odroczone z uwagi na ciężkie zimy, czy też kryzysy paliwowe, jak również na zaistniały stan wojenny. Zatem od ponad 10 lat kolej była niedokapitalizowana, a cały czas eksploatowana, natomiast przeprowadzane były w razie konieczności remonty doraźne, aby utrzymać ruch pociągów”⁹.

Oddział Muzeum Kolejnictwa w Sochaczewie, pod nazwą Muzeum Kolei Wąskotorowej, rozpoczął swoją działalność 1 listopada 1984 r. Podstawą było zarządzenie ministra komunikacji, na mocy którego Sochaczewska Kolej Dojazdowa przeszła pod zarząd Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. W wymienionym dokumencie czytamy: „Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych przekazuje, a Muzeum Kolejnictwa przejmie nieodpłatnie, tereny, obiekty i pozostałe środki trwałe stanowiące wyposażenie Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej wraz z całością mienia wg stanu na dzień 31 października 1984 r.”¹⁰

„Zadaniem Muzeum było:

- a) zbieranie taboru wąskotorowego normalnej wielkości, który jest uznany za zabytkowy z uwagi na wiek, rodzaj konstrukcji, oraz jego pochodzenie;
- b) zbieranie pamiątkowych przedmiotów z różnych kolei wąskotorowych w Polsce, takich jak pieczętki, umundurowanie, bilety, kompostierey biletowe, przepisy ruchu, rozkłady jazdy, regulaminy techniczno-ruchowe stacji, bocznicy, dokumentację techniczną taboru, wszelkiego rodzaju fotografie i ikonografię, dotyczącą kolejnictwa wąskotorowego, latarnie i latarki sygnalizacyjne, itp.,
- c) urządzenie sal wystawowych z podziałem na stałą wystawę pt. «Sochaczewska Kolej Dojazdowa», jak

⁹ B. Pokropiński, *25-lecie utworzenia Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie*, [w:] *Zapomniane skarby*, Muzeum Kolejnictwa, Warszawa 2011, s. 101.

¹⁰ Zarządzenie Ministra Komunikacji nr 79 z dnia 12 października 1984 w sprawie przekazania Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, *Dziennik Urzędowy MK* nr 13, z dnia 6 listopada 1984 r., część B, poz. 110.

również wystawy ruchomej ze zmiennym tematem, organizowanej z okazji różnych rocznic lub jakichś okoliczności, urządzanych okresowo;

d) uruchomienie kolei z prowadzeniem pociągów trakcją parową, dla celów rekreacyjnych i turystycznych, na razie do granicy Kampinoskiego Parku Narodowego, a w przyszłości do Wyszogrodu¹¹.

Tu należy zaznaczyć, że organem sprawującym nadzór nad ruchem na kolei muzealnej był Zarząd Kolei Dojazdowych przy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie. Teraz przed Muzeum Kolejnictwa powstało wielkie zadanie, żeby w jak najkrótszym czasie nastąpiło otwarcie Oddziału w Sochaczewie, z odpowiednią ekspozycją taborową, z salami wystawowymi, oraz czynnymi pociągami do Puszczy Kampinoskiej. Już w grudniu 1984 rozpoczęto remonty i zaczęto czynić przygotowania do ogromnej pracy, jaka czekała pracowników Oddziału wraz z nastaniem wiosny 1985 r. Nad całością robót czuwał kierownik Czesław Gwara, mając do dyspozycji dwie brygady pracowników:

a) brygadę warsztatową, pod kierunkiem byłego zawiadowcy parowozowni Jana Kaźmierczaka, remontującą tabor wąskotorowy,

b) brygadę torową, pod kierunkiem toromistrza Tomasza Starbały, która zajmowała się remontami całej nawierzchni. Jeżeli zachodziła jakaś nadzwyczajna potrzeba i w celu wykonania zadania potrzebna była większa liczba pracowników, obydwie brygady pracowały wówczas razem.

Do chwili otwarcia Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie udało się zgromadzić 93 jednostki taboru wąskotorowego, z czego na pierwszą ekspozycję wystawiono: 15 parowozów, 4 drezyny, oraz w dniu otwarcia uruchomiono tabor czynny w postaci: 3 parowozów, 4 wagonów osobowych i 1 lokomotywy spalinowej (była to pierwsza lokomotywa spalinowa w dziejach kolei sochaczewskiej).

Uroczyste otwarcie Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, dokonane przez wiceministra komunikacji Adama Wielądka, odbyło się 6 września 1986 r. Dla uświetnienia tego wydarzenia przygrywała orkiestra kolejowa PKP oraz „cały dzień kursował wahadłowy pociąg pomiędzy stacjami: Sochaczew Muzeum – Sochaczew Miasto, który przewoził uczestników tej imprezy. Już 5 maja 1986 r. wyruszył z Sochaczewa do Tułowic pierwszy próbny pociąg muzealny, a intensywne przewozy na zamówienie zaczęły się od sezonu letniego 1987 r. Wykorzystując miejscowy potencjał, uruchomiono tu wówczas pierwszą muzealną kolejkę w Polsce, odbywającą regularne przejazdy wycieczkowe do pobliskiej Puszczy Kampinoskiej. Od 1 czerwca 1991 r. wprowadzono pociągi rozkładowe w soboty, a od 10 lipca tegoż roku, przedłużono kursowanie pociągów do Wilcza Tułowskiego.

Podczas 25-letniej działalności Oddziału Muzeum w Sochaczewie dokonano remontu linii od Sochaczewa do Wilcza Tułowskiego (granica Kampinoskiego Parku Narodowego), w tym dwóch mostów. Przez ten czas zdołano zgromadzić w Muzeum: 59 parowozów, 7 tendrów, 16 lokomotyw spalinowych, 1 elektrowóz, 9 wagonów spalinowych, 38 wagonów osobowych, 6 wagonów służbowych, 101 wagonów towarowych, 16 drezyn i 7 pługów, co w sumie daje 260 jednostek taboru wąskotorowego. Z tego wyremontowano w warsztatach muzealnych 78 jednostek na ekspozycję wystawową, oraz 28 jednostek taboru czynnego. Jedynie tylko parowozy czynne były naprawiane w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Nowym Sączu lub w Pile.

Tylko w 1992 roku Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie posiadało na uroczystości 70-lecia kolei sochaczewskiej dwa składy pociągów osobowych:

- a) pociąg standard 7 wagonów typu 1Aw = wagon barowy typu 3Aw, oraz wagon salonowy,
- b) pociąg retro: złożony z 9 zabytkowych wagonów dwuosioowych w wieku od 90 do 120 lat,
- c) 3 parowozy (PKS 3, Px29-1704 i Px48-1755),
- d) 10 czynnych zabytkowych wagonów towarowych¹².

Obecnie zbiory w Sochaczewie należą do jednych z największych i najciekawszych w Europie. *Piszemy o tym w rozdziale pt. „Zbiory Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie”.*

Wracamy do historii Muzeum Kolejnictwa w Warszawie...

W 1985 r. minister komunikacji wydaje zarządzenie, zmieniające zarządzenie z 1972 r., dotyczące Muzeum Kolejnictwa. Na jego podstawie rozbudowane zostały zadania placówki. Otóż Muzeum jest instytucją nie tylko upowszechnienia kultury, ale na dodatek o charakterze naukowo-badawczym i oświatowym; jest finansowane – nie z Ministerstwa Komunikacji, jak do tej pory, ale z funduszu rozwoju kultury

¹¹ Ibidem.

¹² B. Pokropiński, *25-lecie utworzenia Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie*, [w:] *Zapomniane skarby*, Muzeum Kolejnictwa, Warszawa 2011, s. 102-103.

oraz z dochodów własnych. Nałożono też obowiązki na jednostki PKP wobec Muzeum: „jednostki organizacyjne przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe wykonują na rzecz Muzeum w ramach ich właściwości rzeczowej (nieodpłatnie) konserwację i remont budynków, pomieszczeń, torów, instalacji wszelkich, a także ekspozycji oraz zapewniają zaopatrzenie materiałowo-techniczne. Ekspozycje zakwalifikowane jako wartości muzealne jednostki organizacyjne przedsiębiorstwa PKP przekazują do Muzeum nieodpłatnie”¹³.

Doprecyzowano także, gdzie znajduje się siedziba Muzeum – w obiekcie dawnego dworca Warszawa Główna Osobowa. Podkreślono, iż nadzór naczelny sprawuje minister kultury i sztuki, a bezpośredni – minister komunikacji, który powołuje i odwołuje dyrektora, w porozumieniu z ministrem kultury. Rozbudowano także statut MK. Uaktualniono podstawę prawną, w celach dopisano: „(...) muzeum (...) prowadzi badania naukowe (...)”¹⁴. Wśród celów szczegółowych placówki znalazł się też zapis o zabezpieczeniu i konserwacji muzealiów, organizowaniu i prowadzeniu badań w zakresie historii kolejnictwa, udostępnianiu zbiorów do celów naukowych i oświatowych. Powstały nowe działy, dawne rozbudowano (wcześniej były dwa). Muzeum posiadało działy: historyczny, dydaktyczno-oświatowy, techniczno-konserwatorski, ekonomiczno-finansowy, administracyjno-gospodarczy, bibliotekę oraz Oddział – Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie.

Zmiany dotyczyły też sposobu wyłaniania członków rady Muzeum: wg nowego statutu powołuje ich minister komunikacji, na wniosek dyrektora Muzeum, doprecyzowano liczbę członków rady – nie więcej niż 10 osób, w jej skład wchodzi już tylko kierownicy wybranych komórek Muzeum – naukowych oraz specjaliści z dziedziny naukowej i oświatowej Muzeum. Radę powołuje się na 4 lata, posiedzenia odbywają się co najmniej raz na pół roku¹⁵.

28 grudnia 1998 r. decyzją ministra kultury i sztuki Muzeum zostaje wpisane do państwowego rejestru muzeów¹⁶. **W 1990 r. funkcję szefa Muzeum Kolejnictwa objął znawca i miłośnik kolei Janusz Sankowski.** Obowiązki dyrektora Muzeum pełnił on najdłużej, bo prawie 20 lat. Historię rozwoju kolei na terenie Warszawy opisał w swej książce „400 lat Stołeczności Warszawy. Transport i Komunikacja”. W 1992 r. Muzeum znalazło się w wykazie jednostek organizacyjnych PKP¹⁷.

29 grudnia 1994 r. została zawarta umowa pomiędzy ministrem transportu i gospodarki morskiej oraz PKP w sprawie prowadzenia od 1 stycznia 1995 r. wspólnej instytucji kultury – Muzeum Kolejnictwa w Warszawie¹⁸. W myśl tej umowy instytucja przestaje być jednostką organizacyjną tylko PKP, przejmuje majątek: środki trwałe i nietrwałe (z wyjątkiem budynku w Sochaczewie), muzealia, archiwalia, zbiory biblioteczne itd. Dyrektor generalny zapewnia na rzecz Muzeum przekazanie dotąd zajmowanych pomieszczeń w budynkach PKP, układ torowy w Warszawie i w Sochaczewie, w Gryficach oraz modelarnię w Jeleniej Górze. Kosztami utrzymania zostało obciążone Muzeum, zaś podatek dla PKP miało płacić PKP. Spółka ta zobowiązywała się do nieodpłatnego wykonywania remontów (i nadzoru nad nimi) budynków, pomieszczeń i układu torowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz nieodpłatnego przekazywania taboru kolejowego, maszyn, urządzeń oraz części do nich, dokumentów, budynków i obiektów, zakwalifikowanych jako zabytki lub ekspozycje muzealne. PKP brało na siebie również nieodpłatne wykonywanie remontów taboru kolejowego o wysokich walorach zabytkowych w przypadku niemożliwości wykonywania takiego remontu przez Muzeum. PKP zobowiązało się także do nieodpłatnego transportu kolejną obiektów i ekspozycji muzealnych (przewożonych do Muzeum, na wystawy, w celu remontów itd.), jak też nadzór nad remontami układów torowych. Pracownicy Muzeum w podróży byli traktowani na równi z pracownikami kolei (hotel, noclegi – wg cennika dla kolejarzy), mogli też korzystać na podobnych zasadach z kolejowej służby zdrowia, mieszkań zakładowych, z obiektów wczasowych PKP, różnych form wypoczynku itp.

Z założeń wynikało, że minister transportu w porozumieniu z dyrektorem generalnym PKP nadał statut, powołuje i odwołuje dyrektora Muzeum, komisję inwentaryzacyjną do przejmowania mienia, zezwala Muzeum na przekazywanie w depozyt jednostkom organizacyjnym PKP zabytkowego taboru,

¹³ Zarządzenie Ministra Komunikacji nr 58 z dnia 30 sierpnia 1985 r. zmieniające zarządzenie w sprawie utworzenia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i nadania mu Statutu, Dziennik Urzędowy MK nr 9, z dnia 24 września 1985 r. część B, poz. 72.

¹⁴ Statut Muzeum Kolejnictwa, załącznik do Zarządzenia nr 58 Ministra Komunikacji z dnia 30 sierpnia 1985 r.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Decyzja Ministra Kultury i Sztuki o wpisaniu Muzeum do Państwowego Rejestru Muzeów z dnia 28 grudnia 1998 r.

¹⁷ Zarządzenie nr 16 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 19 marca 1992 r. w sprawie zmiany Statutu przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

¹⁸ Umowa z dnia 29 grudnia 1994 r. w sprawie prowadzenia wspólnej instytucji kultury – Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

innych muzealiów i archiwaliów do zorganizowania okolicznościowych wystaw, obchodów rocznic oraz różnych imprez. Uzgodniono, że Muzeum zatrudni wszystkich pracowników dotychczasowej jednostki organizacyjnej PKP wg stanu zatrudnienia na dzień 1 grudnia 1994 r., ich wynagrodzenie będzie pokrywane przez ministra komunikacji, który również poniesie częściowe wydatki na utrzymanie i działalność statutową. Ponadto zobowiązał się on uzyskać 12 etatów w celu utrzymania działalności w Oddziale Muzeum w Sochaczewie. Zasady i tryb likwidacji Muzeum strony ustaliły w odrębnym porozumieniu.

Dwa dni po podpisaniu ww. umowy, 31 grudnia 1994 r., minister transportu wydał zarządzenie dotyczące Muzeum i nadał nowy statut. W dokumencie czytamy: „Muzeum Kolejnictwa jest państwową instytucją kultury i podlega wpisowi do Rejestru Instytucji Kultury, prowadzonego przez ministra transportu i gospodarki morskiej¹⁹, jest prowadzone na podstawie opisanej powyżej umowy między ministrem a PKP, dyrektora powołuje minister po uzgodnieniu z dyrektorem generalnym PKP i ministrem kultury i sztuki.

W statucie podano, iż Muzeum posiada osobowość prawną, a naczelny nadzór należy do ministra kultury i sztuki. W dokumencie znalazł się zapis o współdziałaniu Muzeum z PKP. Wśród zadań szczegółowych określono, że Muzeum „użycza muzealia i przyjmuje w depozyt dobra kultury zgodnie z obowiązującymi przepisami”, „prowadzi pociągi muzealne (przejazdy wycieczkowe) i parady zabytkowego taboru na eksploatowanych przez Muzeum liniach kolejowych z zachowaniem wymogów technicznych, eksploatacyjnych i bezpieczeństwa ruchu pociągów zawartych w przepisach stosowanych przez PKP”, prowadzi bibliotekę i archiwum. Zmianie uległy nazwy działów: oświatowy (wcześniej dydaktyczno-oświatowy), historyczny i przygotowania wystaw (przedtem był tylko historyczny), zbiorów muzealnych i dokumentacji (był tylko dokumentacji), techniczny (wcześniej techniczno-konserwatorski). Bez zmian pozostały: ekonomiczno-finansowy, administracyjno-gospodarczy, Oddział – Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie²⁰. Do 16 zwiększono liczbę członków rady muzealnej, do której mieli wejść przedstawiciele PKP, oraz trochę rozbudowano zadania o opiniowanie programów dla Muzeum, tworzenie jego planów i ocenianie ich realizacji. W rozdziale V statutu wpisano, że środki na Muzeum przekazuje minister transportu, osoby fizyczne i prawne oraz mogą one pochodzić z dochodów własnych placówki. Jest też zapis, że „Muzeum może prowadzić działalność gospodarczą w zakresie zbieżnym z jego działalnością podstawową, a środki uzyskane z tej działalności mogą być wykorzystane na jego działalność statutową”²¹.

Jak pisze Beata Młynarska w swojej pracy „W roku 1995 doniosłym wydarzeniem były obchody 150-lecia powstania pierwszej kolei na ziemiach polskich – Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. W Muzeum Kolejnictwa odbyły się uroczystości jubileuszowe. Honorowymi gośćmi byli: prezydent RP Lech Wałęsa i prymas Polski kardynał Józef Glemp. 14 grudnia 1996 r. o godz. 22.31 z Dworca Głównego, którego już większą część zajmowało Muzeum, odjechał ostatni pociąg do Radomia”²².

6 grudnia 1996 r. została zawarta umowa użyczenia pomiędzy Centralną Dyрекcją Okręgową PKP a Muzeum Kolejnictwa. Zgodnie z tym dokumentem Muzeum bierze bezpłatnie w używanie środki trwałe i inwentarz znajdujący się na stanie PKP – na podstawie umowy z 29 grudnia 1994 r. oraz decyzji ministerstwa transportu i gospodarki morskiej nr 26. Muzeum ma we własnym zakresie konserwować zajmowane budynki i pomieszczenia, remontować je, ponosić koszty eksploatacji itp. PKP zobowiązało się natomiast do przeglądów stanu obiektów, nadzoru nad robotami, prowadzenia remontów kapitałnych, miało też zawierać umowy z dostawcami energii cieplnej, wody oraz innych mediów i usług eksploatacyjnych. Zastrzegło też sobie prawo do prowadzenia akcji promocyjnych na terenie zajmowanym przez Muzeum²³. 19 grudnia 1996 r. urząd skarbowy w Warszawie, na wniosek Muzeum, nadał placówce numer identyfikacji podatkowej (NIP): 527-13-95-415, a 28 grudnia 1998 r. zostało ono wpisane do Państwowego Rejestru Muzeów²⁴. Decyzja została podjęta po wpłynięciu wniosku z Muzeum, pozytywnie rozpatrzonego przez specjalną komisję kwalifikacyjną, działającą na podstawie Ustawy o muzeach z 21 listopada 1996 r. i Zarządzenia ministra kultury i sztuki z 26 sierpnia 1997 r. w sprawie zasad i trybu prowadzenia Państwowego Rejestru Muzeów, warunków i trybu dokonywania wpisów w rejestrze oraz

¹⁹Zarządzenie Ministra Komunikacji nr 60 z dnia 31 grudnia 1994 r. zmieniające Zarządzenie w sprawie utworzenia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i nadania mu Statutu, Dziennik urzędowy Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej z 25 stycznia 1995 r., nr 2, poz. 7.

²⁰Statut Muzeum Kolejnictwa, załącznik do Zarządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr 60 z dnia 31 grudnia 1994 r.

²¹Ibidem.

²²B. Młynarska, *Historia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, (maszynopis), Stacja Muzeum, Warszawa 2011.

²³Umowa użyczenia pomiędzy Centralną Dyрекcją Okręgową PKP a Muzeum Kolejnictwa, zawarta 6 grudnia 1996 r.

²⁴Decyzja Ministra Kultury i Sztuki z dnia 28 grudnia 1998 r. w sprawie wpisania Muzeum Kolejnictwa do Państwowego Rejestru Muzeów.

okoliczności, w jakich można zarządzić kontrolę w celu ustalenia, czy muzeum spełnia nadal warunki wpisu do tego rejestru. Muzeum Kolejnictwa było jedynym tego typu, wpisanym do ww. rejestru. Niestety z chwilą likwidacji Muzeum w 2016 r. – zostało z tego rejestru wykreślone. Zanim to jednak nastąpiło – zdarzyło się jeszcze wiele innych przypadków.

W związku z reformą ustrojową państwa, zgodnie z ustawą, z dniem 1 stycznia 1999 r. Samorząd Województwa Mazowieckiego przejął od ministra transportu i gospodarki morskiej do prowadzenia, jako zadania własne, m.in. Muzeum Kolejnictwa. Ponieważ instytucja ta z mocy prawnej została przekazana do samorządu wojewódzkiego, powinno się to odbyć z całym majątkiem, a nie tylko w postaci pracowników i inwentarza. PKP było zobowiązane do uregulowania kwestii własnościowych, ale nie na zasadzie propozycji poszukania nowej lokalizacji dla Muzeum, zwłaszcza że Muzeum to instytucja pielęgnująca tradycje PKP. Tak się niestety nie stało.

Mimo utrudnień i problemów należy pamiętać, że przeszłość placówki jest świetną bazą do stworzenia nowoczesnego, dynamicznie rozwijającego się Muzeum. Dokładnie 19 stycznia 2000 r. Zarząd Województwa Mazowieckiego uchwałą nadał Muzeum status samorządowej instytucji kultury pn. Muzeum Kolejnictwa w Warszawie²⁵. Według tego dokumentu Muzeum Kolejnictwa zostaje samorządową instytucją kultury, wpisaną do rejestru instytucji kultury, prowadzonego przez Organizatora, ma osobowość prawną, działa na podstawie: 1) ustawy z 25 października 1991 r. o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej, 2) ustawy z 21 listopada 1996 r. o muzeach oraz Statutu MK. Ogólny nadzór nad MK sprawuje minister kultury i dziedzictwa narodowego. Zakres działalności jest zbliżony do dotąd prowadzonego. W § 6 zapisano: „Muzeum gromadzi i przechowuje dobra kultury polskiej związane z historią kolejnictwa, jego rozwojem oraz aktualnym stanem i postępem technicznym w komunikacji kolejowej. Muzeum informuje o treściach gromadzonych zbiorów, upowszechnia podstawowe wartości historii, nauki i kultury polskiej, kształtuje wrażliwość poznawczą i estetyczną, umożliwia kontakt ze zbiorami”. W § 7 doprecyzowano, w jaki sposób Muzeum realizuje ww. cele. Nowy jest zapis mówiący o współpracy z PKP i Państwową Służbą Ochrony Zabytków w zakresie opracowywania programów ochrony zabytków kolejnictwa i realizacji tych programów. W ustępie 6 jest mowa o organizowaniu i prowadzeniu badań oraz ekspedycji naukowych. Wg Statutu dyrektora powołuje i odwołuje Zarząd Województwa Mazowieckiego, wicedyrektor jest powoływany i odwoływany w podobny sposób. Przy Muzeum działa 15-osobowa Rada Muzeum, której członków powołuje i odwołuje Zarząd Województwa wg ustawy o muzeach.

Statut pozwala też dyrektorowi Muzeum tworzyć kolegia doradcze. W skład Muzeum wchodziły: oświatowy, historyczny i przygotowania wystaw, zbiorów muzealnych i dokumentacji, techniczny, ekonomiczno-finansowy, administracyjno-gospodarczy oraz Oddział – Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, filie – Stała Wystawa Pomorskich Kolei Wąskotorowych w Gryficach oraz Pracownia Modeli Taboru Kolejowego w Jeleniej Górze. Muzeum jest finansowane z dotacji od Organizatora, wpływów z własnej działalności oraz środków otrzymywanych od osób fizycznych oraz z innych źródeł.

W lutym 2009 r. nastąpiła zmiana dyrektora Muzeum Kolejnictwa. Po długiej kadencji na emeryturę odszedł Janusz Sankowski. Na jego miejsce został powołany przez Zarząd Województwa Mazowieckiego Ferdynand B. Ruszczyk. Podjął on próbę przekształcenia Muzeum Kolejnictwa w placówkę nowoczesną, nastawioną na zwiedzających. Muzeum zostało odnowione i zmodernizowane. Wyremontowano budynki i biura, zadbano o otoczenie muzeum. Zajęto się organizacją wystaw czasowych, promocją placówki, jak również powołano nową Radę Muzeum. W Muzeum wprowadzono nowe formy edukacji – lekcje muzealne dla szkół, pokazy filmowe oraz prelekcje dla szerokiej publiczności. Siedziba Muzeum była użyczana na różnego rodzaju imprezy dla dzieci i dorosłych, uroczystości, koncerty, festiwale, a zabytkowy tabor oraz pomieszczenia byłego dworca często wykorzystywane były przez reżyserów jako plan filmowy.

Dyrektor Ruszczyk wystąpił do Zarządu Województwa o zmiany w Statucie Muzeum oraz w strukturze organizacyjnej. 27 kwietnia 2009 r. Sejmik Województwa Mazowieckiego podjął Uchwałę²⁶, której załącznikiem był nowy statut. W § 7, mówiącym o celach, zniknęły zapisy o współpracy z PKP w zakresie ochrony zabytkowego taboru, jak też o wykonywaniu modeli i o archiwum oraz bibliotece. Te dwie ostatnie formy działalności nie ustały, zostały wchłonięte do działań Muzeum. Nowe lub rozbudowane punkty brzmiały następująco:

„6) organizowanie i prowadzenie badań naukowych (zniknęły ekspedycje naukowe),

²⁵ Uchwała nr 21/64/2000 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 19 stycznia 2000 r. w sprawie nadania Statutu Muzeum Kolejnictwa.

²⁶ Uchwała nr 39/09 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 27 kwietnia 2009 r. w sprawie nowego brzmienia Statutu Muzeum Kolejnictwa.

- 7) prowadzenie działalności edukacyjnej,
- 8) popieranie i prowadzenie działalności artystycznej i upowszechniającej kulturę,
- 9) udostępnianie zbiorów do celów edukacyjnych i naukowych,
- 10) zapewnienie właściwych warunków zwiedzania oraz korzystania ze zbiorów i gromadzonych informacji,
- 11) prowadzenie działalności wydawniczej,
- 12) prowadzenie pociągów muzealnych i parady zabytkowego taboru na eksploatowanych przez Muzeum liniach torowych z zachowaniem wymogów technicznych, eksploatacyjnych i bezpieczeństwa zawartych w obowiązujących aktach prawnych²⁷.

Zmienił się też zapis dot. zatrudniania wicedyrektora na podstawie umowy o pracę. Zmniejszono liczbę członków Rady Muzeum do 12 osób. W § 17 jest mowa o kredytach i pożyczkach, które może zaciągać – po uzyskaniu zgody Zarządu Województwa – dyrektor Muzeum. W § 18 zapisano, że Muzeum może prowadzić – jako dodatkową – działalność gospodarczą, w zakresie zbieżnym z zadaniami statutowymi. Działalność ta polega w szczególności na:

- 1) najmie i dzierżawie składników majątku,
- 2) organizowaniu imprez kulturalnych,
- 3) działalności instruktażowo-metodycznej,
- 4) sprzedaży przedmiotów o charakterze pamiątkowym i promocyjnym. Środki uzyskane z działalności gospodarczej mogą być wykorzystane na działalność statutową Muzeum²⁸.

Statut został przyjęty przez ministra kultury Bogdana Zdrojewskiego. Powyższy dokument był dwukrotnie zmieniany, pierwszy raz już we wrześniu 2009 r. Sejmik przyjął wówczas uchwałę w tej sprawie 12 października 2009 r.²⁹ W miejsce działu historycznego i przygotowywania wystaw i działu zbiorów muzealnych i dokumentacji powstał dział zbiorów i wystaw oraz dział inwentarzy. Powstały nowe działy – głównego konserwatora oraz promocji. Dotychczasowy dział techniczny został włączony do działu administracyjno-gospodarczego i eksploatacji budynków. W Statucie nie znalazła się już Filia – Pracownia Modeli Taboru Kolejowego w Jeleniej Górze, ponieważ była w tym czasie likwidowana. Zajmowała się ona wykonywaniem modeli taboru, maszyn i urządzeń kolejowych do celów wystawienniczych, a także na indywidualne zamówienie. Ze względu na dużą odległość od Warszawy znacznie utrudniony był nadzór nad tą jednostką. W praktyce sprowadzało się to do dwóch wizyt rocznie. Likwidacja Pracowni oznaczała dla Muzeum oszczędności w kwocie ok. 360 000 złotych w skali roku. Środki te dyrekcja zamierzała przeznaczyć na modernizację placówki, a także na stworzenie nowych stanowisk pracy związanych m.in. z konserwacją muzealiów oraz digitalizacją zbiorów. Na prośbę Departamentu Nadzoru Właścicielskiego i Inwestycji UMWM w Statucie dodano § 18 w brzmieniu: „Organem zatwierdzającym sprawozdanie finansowe (...) jest Zarząd Województwa Mazowieckiego³⁰. I to był kolejny powód do wprowadzenia zmian w Statucie.

Druga zmiana w Statucie MK dokonała się rok później. 6 września 2010 r. Sejmik przyjął Uchwałę w sprawie tych zmian. W § 6, określającym zakres działalności Muzeum inaczej go zdefiniowano. Nowy zapis brzmiał następująco: „Muzeum gromadzi i przechowuje dobra kultury polskiej związane z historią kolejnictwa, jego rozwojem oraz aktualnym stanem i postępowaniem technicznym w komunikacji kolejowej. W szczególności Muzeum gromadzi zabytkowy tabor, maszyny oraz dokumentację techniczną oraz literaturę związaną z historią kolejnictwa³¹.”

Nowe brzmienie otrzymał także § 7, określający cele: „Muzeum realizuje cele, określone w § 6, w szczególności przez:

- 1) gromadzenie zabytków w statutowo określonym zakresie;
- 2) katalogowanie i naukowe opracowanie zgromadzonych zbiorów;
- 3) przechowywanie gromadzonych zabytków, w warunkach zapewniających im właściwy stan zachowania i bezpieczeństwo, oraz magazynowanie ich w sposób dostępny do celów naukowych;

²⁷ Statut Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, przyjęty uchwałą nr 39/09 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 27 kwietnia 2009 r. w sprawie nowego brzmienia Statutu Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

²⁸ Ibidem.

²⁹ Uchwała nr 188/09 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 12 października 2009 r. w sprawie zmian w Statucie Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

³⁰ Ibidem.

³¹ Uchwała nr 141/10 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 6 września 2010 r. w sprawie zmian w Statucie Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

- 4) zabezpieczanie i konserwację zbiorów;
- 5) urządzanie wystaw stałych, czasowych;
- 6) organizowanie i prowadzenie badań naukowych;
- 7) prowadzenie działalności edukacyjnej;
- 8) popieranie i prowadzenie działalności artystycznej i upowszechniającej kulturę;
- 9) udostępnianie zbiorów do celów edukacyjnych i naukowych;
- 10) zapewnienie właściwych warunków zwiedzania oraz korzystania ze zbiorów i zgromadzonych informacji;
- 11) prowadzenie działalności wydawniczej;
- 12) prowadzenie pociągów muzealnych i parady zabytkowego taboru na eksploatowanych przez Muzeum liniach torowych z zachowaniem wymogów technicznych, eksploatacyjnych i bezpieczeństwa zawartych w obowiązujących aktach prawnych”.

Ze spisu jednostek Muzeum znika Filia w Gryficach, gdyż zostaje przekazana do Muzeum Narodowego w Szczecinie. Dyrekcja Muzeum Kolejnictwa wprowadziła zapisy o ratowaniu zabytkowego taboru z uwagi na fakt, że placówka nie miała środków na konserwację muzealiów ani na ich zabezpieczenie. Stojące na otwartym powietrzu pojazdy szynowe rdzewiały w zastraszającym tempie. Również warunki lokalowe nie pozwalały na właściwe przechowywanie zbiorów. Dziurawy dach sprawiał, że zbiory były często zalewane wodą, co powodowało ogromne straty.

W 2011 r. dyrektor Ruszczyc, za zgodą Organizatora, w Oddziale Muzeum w Sochaczewie podnosi rangę osoby zarządzającej tą jednostką z kierownika działu do zastępcy dyrektora. Swojemu zastępcy oddaje dwa działy: oświaty oraz promocji, sam przejmuje pieczę nad działem administracyjno-gospodarczym i eksploatacji budynków. W czasie, gdy dyrektorem był Ferdynand Ruszczyc, przeprowadzono wiele zmian. Powstała sala wystaw czasowych, gdzie prezentowane są nowe wystawy, rozpoczęto porządkowanie księgozbioru, wprowadzono zmiany w zarządzaniu, pojawiły się komputery oraz oprogramowanie do opisywania i katalogowania zbiorów, prowadzenia rachunkowości i księgowości, powstała strona internetowa, wprowadzono lekcje muzealne. Muzeum ożyło i zmieniało się w nowoczesną placówkę. *Projekty dotyczące powstania nowej siedziby są opisane w rozdziale pt. „Projekty nowych obiektów na potrzeby Muzeum”, a zagospodarowanie terenu w rozdziale pt. „Dworzec Warszawa Główna. Historia i koncepcje zagospodarowania przestrzeni”.*

Jednocześnie pojawiły się nowe problemy, uniemożliwiające rozwój placówki. PKP wypowiedziało Umowę użyczenia, zaczęła się gehenna Muzeum, bowiem z powodu roszczeń PKP Muzeum stawało też przed sądem, zaś etapem końcowym tych rozpraw był wyrok o eksmisję. *Piszemy o tym dokładniej w rozdziale pt. „Sprawy sądowe”.*

Placówkę dotykały ponadto poważne problemy finansowe. Z uwagi na restrykcyjne „janosikowe”, które sprawiło, że najbogatszy region stał się jednym z najbiedniejszych – Samorząd Województwa ograniczył, i to znacznie, dotacje dla swoich placówek. W Muzeum Kolejnictwa podjęto szereg kroków oszczędnościowych, a i tak placówka straciła płynność finansową. Dyrektor Ruszczyc wielokrotnie podejmował próby podpisania umowy dzierżawy od PKP S.A. zajmowanego przez Muzeum terenu przy ulicy Towarowej 1 w Warszawie. PKP nie przyjmowało do wiadomości prośby Muzeum, aby ta dzierżawa była jak dotąd nieodpłatna. Przykładem może być pismo dyrektora Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami (OGN) PKP S.A. w Warszawie – Romana Konce – do dyrektora Muzeum, z 16 sierpnia 2011 r. Píše on m.in.: „PKP S.A., jako komercyjna osoba prawna ma inne statutowe zadania niż prowadzenie Muzeum Kolejnictwa, w tym obowiązek racjonalnego i pełnego, w tym komercyjnego, zagospodarowania mienia PKP S.A. w związku z ustawą z dnia 8 września 2000 r. O komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP (...) Jak już wyżej wskazano, cele zawarte w preambule, które dotyczą Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, nie mogą być realizowane przez podmiot komercyjny – spółkę PKP S.A., są to bowiem podmioty, których zakres i cel działalności jest zupełnie inny”³². Na zakończenie dyrektor OGN dochodzi do niezwykłego wniosku, pisze bowiem: „Muzeum powinno uiszczać czynsz za cały faktycznie zajmowany przez siebie teren, bowiem brak jest funkcjonalnej możliwości wykorzystania części nieruchomości na inne cele”³³. Już z tego pisma można wywnioskować, jak Muzeum Kolejnictwa było traktowane przez PKP S.A., którego dziedzictwo chroniło i udostępniało publiczności. Sytuacja, w jakiej placówka kultury się znalazła, bardzo utrudniała jej funkcjonowanie, bowiem gros czasu dyrekcji

³² Pismo Dyrektora Oddziału Nieruchomości PKP S.A. w Warszawie, Romana Konce, do Dyrektora Muzeum Kolejnictwa, z dnia 16 sierpnia 2011 r.

³³ Ibidem.

i kierownictwu zajmowały sprawy z PKP. Zamiast na wypełnianiu misji Muzeum zmuszone było koncentrować się na obronie przed nieustannymi atakami kolosa, mającego prawo do zajmowanego przez Muzeum terenu. Jako uzupełnienie trzeba dodać, że taka sytuacja utrzymuje się przez kolejne lata. W chwili zamykania niniejszej publikacji – w październiku 2018 r. – nadal los Muzeum jest niepewny.

W tym czasie, bardzo trudnym dla Muzeum, pojawiło się wiele cennych inicjatyw: np. koncepcja nowych wizji Muzeum, najpierw jako Centrum Techniki i Cywilizacji, następnie Centrum Komunikacji i Techniki, na które pracownicy zaczęli szukać pieniędzy w różnych miejscach – aplikowano o fundusze, często z sukcesem. *Piszemy o tym w rozdziałach pt. „Projekty nowych obiektów na potrzeby Muzeum” i „Fundusze pozyskane przez Muzeum Kolejnictwa i Stację Muzeum”.*

21 lutego 2013 r. rozpoczęły się rozmowy i spotkania z PKP, a potem także z Muzeum Techniki oraz przedstawicielami Urzędu Miasta Warszawy. Osią tych rozmów była wizja Centrum Techniki i Cywilizacji, wypracowana w Muzeum Kolejnictwa i zaprezentowana podczas obrad „okrągłego stołu”. *Piszemy o tym w rozdziale pt. „Konferencja – «okrągły stół», jako początek nowej wizji”.*

Natomiast warunkiem zrealizowania tej koncepcji była wyprowadzka Muzeum z centrum stolicy na Szczęśliwice, tereny zajmowane przez kolej, magazyny, miejsce gromadzenia materiałów budowlanych itd. Nowe obiekty Muzeum miały dać zaczn do stworzenia nowoczesnego kształtu tej zaniedbanej części miasta.

Wspomnianego dnia – 21 lutego 2013 r. – PKP S.A. zaprezentowało wstępną koncepcję relokacji Muzeum Kolejnictwa i powstanie CKiT oraz przebiegu podstawowych etapów tego procesu. Zakładano, że zostanie spisana umowa „pomiędzy Województwem Mazowieckim, Miastem Stołecznym Warszawa i PKP S.A. o utworzeniu nowej instytucji kultury pod nazwą Centrum Komunikacji i Techniki”³⁴. PKP deklarowało użyczyć „pomieszczenie” dla nowej placówki, pod warunkiem, że zostanie zlikwidowane Muzeum Kolejnictwa, zbiory przekazane do CKiT, podobnie, jak i pracownicy, zostaną zakończone postępowania administracyjne o wydanie nieruchomości przy Towarowej 3 (o co wystąpił do wojewody marszałek, czyli o wydanie decyzji komunalizacyjnej, potwierdzającej nieodpłatne nabycie z mocy prawa przez Województwo Mazowieckie z dniem 1 stycznia 1999 r. prawa własności nieruchomości, na której jest zlokalizowane Muzeum Kolejnictwa). PKP SA zadeklarowało, że do czasu wyprowadzki Muzeum na Szczęśliwice – zawrze z placówką umowę użyczenia. Zapewniło także, że po zakończeniu postępowania uwłaszczeniowego dotyczącego działek, na które ma Muzeum być przeniesione – PKP S.A. ustanowi na rzecz CKiT na czas określony (30 lat) ograniczone prawo rzeczowe w postaci prawa użytkowania wieczystego nieruchomości niezbędnych do działalności CKiT.

Reasumując: PKP S.A. wymyśliło taką konstrukcję prawną rozwiązania sporu, że Muzeum z ponad 80-letnią tradycją miało być zlikwidowane, częściowo odtworzone, jako nowa instytucja kultury (taki zabieg zawsze zagraża wizerunkowi placówki oraz jej popularności), która zostanie wywieziona w nowe miejsce, gdzie prawo do korzystania z gruntu nadal pozostanie niejasne. Obietnica zawarcia umowy dającej ograniczone prawo do terenu na 30 lat nie jest żadnym gwarantem, gdyż zawiera w sobie wiele nie wiadomych. Po dwóch miesiącach, 24 kwietnia, w siedzibie PKP S.A. odbyło się kolejne spotkanie dotyczące terenu zajmowanego przez Muzeum Kolejnictwa przy ulicy Towarowej. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele PKP S.A. (m.in. Jarosław Bator – dyrektor zarządzający ds. nieruchomości), Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego i Muzeum Kolejnictwa. Głównym tematem rozmów było doprecyzowanie warunków przeniesienia instytucji kultury. Paweł Cukrowski – dyrektor Departamentu Kultury, Promocji i Turystyki w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego – „zakomunikował, iż w zeszłym roku w lutym została zaprezentowana koncepcja utworzenia na podwalinach Muzeum Centrum Techniki i Cywilizacji.

Na ten cel zostałaaby przeznaczona cała nieruchomość przy ul. Towarowej, której budowa byłaby finansowana ze środków unijnych, ale w przyszłej perspektywie finansowej. Następnie omówił lokalizacje zamiennie zaproponowane przez PKP S.A. Najkorzystniejszą jest lokalizacja w sąsiedztwie Dworca Warszawa Wschodnia (część działki ew. nr 33/3), za którą przemawia uregulowany stan prawny, lokalizacja w sąsiedztwie czynnego dworca oraz dobra dostępność komunikacyjna. Natomiast proponowana nieruchomość przy ul. Grodzieńskiej (działka 2/2) jest mało atrakcyjna dla prowadzenia muzeum, a przeniesienie muzeum do Sochaczewa będzie krokiem w kierunku jego zamknięcia. Tymczasem wadą nieruchomości proponowanej na terenie Stacji Postojowej Szczęśliwice jest nieuregulowany stan prawny, słaba dostępność komunikacyjna oraz brak budynków na eksponaty.

³⁴ Notatka dotycząca podstawowych etapów relokacji Muzeum Kolejnictwa i powstania Centrum Komunikacji i Techniki z dnia 21 lutego 2013 r.

W odpowiedzi Jarosław Bator podkreślił, że muzeum jest placówką, która powinna kreować przestrzeń i z tego względu nie musi być zlokalizowane w centrum miasta. Stąd w ocenie PKP najlepszą lokalizacją byłyby grunty i obiekty Stacji Postojowej Szczęśliwice, ponieważ stwarzają możliwość ekspozycji zbiorów w autentycznych obiektach kolejowych, a teren wokół daje możliwość dowolnej aranżacji przestrzeni ekspozycyjnej oraz uruchomienia kolejki³⁵.

Dyrektor Muzeum Ferdynand Ruszczyc stwierdził, że przeniesienie Muzeum w nową lokalizację będzie możliwe dopiero za 5-6 lat. Jest to związane z możliwościami finansowania budowy nowej siedziby (środki finansowe po 2015 r., budowa ok. 2017 r.). Zwrócił się więc do dyrektora Batora z zapytaniem, czy jest możliwe funkcjonowanie Muzeum w obecnej lokalizacji do 2017 r. oraz czy była rozważana partycypacja w kosztach przeniesienia Muzeum.

Jarosław Bator wyjaśnił, że jest planowana ugoda na warunkach, które uzgodnią strony. Zanim do tego dojdzie, zaproponował, aby szczegółowo przyjrzeć się wybranym lokalizacjom i przeanalizować możliwości wykorzystania ich na cele muzealne przy udziale architektów. Jednocześnie zadeklarował gotowość PKP do pokrycia części kosztów. Podkreślił, że nie istnieje możliwość dalszego funkcjonowania Muzeum w tej lokalizacji, ponieważ grunt ten przewidziany jest na sprzedaż. Forma przejęcia nieruchomości zostanie doprecyzowana w późniejszym terminie. Justyna Sołtyk – dyrektor departamentu marketingu w PKP – poinformowała, że spółka jest gotowa współpracować z Muzeum nad realizacją wspólnych projektów.

9 maja 2013 r. na kolejnym posiedzeniu przedstawiciele UMWM podkreślili, że PKP ma plany inwestycyjne wobec nieruchomości zajmowanej przez Muzeum i zamierza sprzedać ten teren. Taka sytuacja już w przeszłości była, dowodem jest nieuargumentowane wypowiedzenie umowy przez PKP w 2009 r. Obecnie PKP ma również podobne plany i już nawet otrzymało zgodę z Ministerstwa Infrastruktury na inwestycję pod warunkiem zapewnienia nowej lokalizacji dla Muzeum.

Dyrektor Ruszczyc dodał, że w latach 2004-2008, kiedy obowiązywały porozumienia, stwarzające możliwość funkcjonowania Muzeum przy ulicy Towarowej na czas nieokreślony, nie było problemu płacenia dzierżawy, pomimo że Urząd Marszałkowski zarządzał Muzeum bez prawa własności do terenu i do budynków. Problem powstał dopiero w 2009 r. Zasugerował on także, aby do czasu procesu apelacyjnego znaleźć wspólne rozwiązanie, które być może umożliwi nawet wycofanie sprawy. Należy wówczas uwzględnić czas przeniesienia Muzeum w inne miejsce i kwestię bezkosztowego użytkowania spornego terenu przez Muzeum do tego terminu. Dodał, że do 14 maja Muzeum zamierza złożyć apelację do sądu.

Obie strony sporu zgodziły się, że warto podjąć intensywne prace nad wypracowaniem porozumienia. Strony: Urzędu i Muzeum, podkreśliły, że w przypadku braku woli współpracy ze strony PKP i ewentualnego werdyktu sądu apelacyjnego dołożą wszelkich starań, by nagłośnić sprawę medialnie, kładąc nacisk na negatywny stosunek ze strony PKP. Ustalono 6 obszarów do negocjacji:

1. czas trwania przeniesienia Muzeum;
2. koszty przeprowadzki i stworzenia nowej siedziby;
3. forma prawno-organizacyjna Muzeum;
4. forma przeniesienia Muzeum;
5. docelowa koncepcja funkcjonowania Muzeum;
6. uregulowanie sytuacji prawnej Oddziału Muzeum w Sochaczewie³⁶.

28 maja ustalono:

1. zaproponowany zakres negocjacyjny został zaakceptowany;
2. negocjacje powinny zakończyć się przed rozprawą apelacyjną;
3. wskazano osoby odpowiedzialne za kontakty między PKP S.A., Samorządem Województwa Mazowieckiego i Muzeum Kolejnictwa;
4. z prac zespołu został wyłączony temat Sochaczewa do odrębnych rozmów;
5. wskazano łącznie 4 lokalizacje zamienne dla Muzeum. W przyszłym tygodniu odbędzie się wizja w terenie i kolejne spotkanie;
6. temat następnego spotkania zostanie ustalony mailowo³⁷.

19 czerwca 2013 r. odbyło się kolejne spotkanie w sprawie Muzeum. Tym razem rozmawiano o jego dalszym funkcjonowaniu w obecnej lokalizacji, do czasu przeniesienia na Szczęśliwice. Ustalono:

³⁵ Notatka ze spotkania w dniu 24 kwietnia 2013 r.

³⁶ Notatka ze spotkania przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i PKP S.A. z dnia 9 maja 2013 r.

³⁷ Notatka ze spotkania przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i PKP S.A. z dnia 28 maja 2013 r.

1. PKP przygotowuje projekt umowy, który będzie uzgadniany w małych zespołach roboczych. Projekt zostanie przesłany do Departamentu Nieruchomości UMWM;
2. Przeprowadzone zostaną konsultacje nt. możliwości zniesienia opłat (podatek i użytkowanie wieczyste) w przypadku przekazania całej działki MK i czasowej zmiany przeznaczenia nieruchomości (cele muzealne dla muzeum rejestrowego);
3. Czasowa zmiana przeznaczenia nieruchomości jest możliwa pod warunkiem uzyskania zapewnienia przywrócenia obecnej funkcji po opuszczeniu terenu przez Muzeum;
4. Niezbędna jest modernizacja kotłowni. Po podpisaniu umowy Muzeum poszuka środków (NFOŚ). Muzeum rozważy możliwość wyposażenia kotłowni w urządzenia demontowalne po zakończeniu umowy;
5. Strony rozważą możliwość przeprowadzenia działań mających na celu wspólne uporządkowanie terenu i poprawę wizerunku PKP i MK (toalety, hałda, ogrodenie, teren nieużywany);
6. PKP S.A. zabezpieczy kolejną partię należności;
7. Kolejne tematy i kolejny termin zostaną ustalone jeszcze przed wakacjami³⁸.

Na następnym spotkaniu 8 lipca PKP przekazało przygotowany projekt umowy najmu na teren zajmowany przez Muzeum Kolejnictwa. Dyrektor Muzeum wyraził wolę, że jednak woli umowę użyczenia, z uwagi na charakter placówki i jej misję. W dalszej dyskusji określono, że:

1. Muzeum i UMWM przedstawią swoje założenia i propozycje do umowy na piśmie;
2. Muzeum zakłada, że czas trwania umowy to okres 7 lat;
3. Należy ustalić, kto może wystąpić o zmianę przeznaczenia nieruchomości;
4. Należy ustalić, jak będzie wyglądało zaopatrzenie w media, szczególnie ogrzewanie (sprawa przejęcia kotłowni przez Muzeum, wystąpienia do Funduszu Ochrony Środowiska o dotację na jej modernizację);
5. Niezbędne jest określenie w umowie zabezpieczenia finansowego realizacji umowy zgodnie z praktyką stosowaną przez PKP S.A., Muzeum rozważy możliwości;
6. Kolejne spotkanie powinno odbyć się możliwie szybko³⁹.

Tematem spotkania już 15 lipca była nowa lokalizacja Muzeum, w oparciu o przeprowadzoną „wizję lokalną”⁴⁰. PKP poinformowało, że został przygotowany zakres zlecenia na opracowanie koncepcji zagospodarowania nowej lokalizacji Muzeum Kolejnictwa. Następnego dnia miało zostać zamieszczone ogłoszenie o przetargu na koncepcję, składającą się z:

1. analizy dwóch wariantów lokalizacji nowej siedziby Muzeum pod względem uwarunkowań przestrzennych oraz aspektów ekonomicznych;
2. analizy współczesnych potrzeb związanych z prowadzeniem działalności muzealnej;
3. analizy możliwości adaptacji istniejącej zabudowy na potrzeby Muzeum Kolejnictwa;
4. koncepcji urbanistycznej, obejmującej nowoczesny obiekt Muzeum Kolejnictwa oraz zagospodarowanie otoczenia dla wskazanych lokalizacji, z uwzględnieniem zapewnienia dojazdu środkami transportu prywatnego i publicznego oraz zastosowanie nowoczesnych rozwiązań w zakresie prowadzenia działalności muzealnej i możliwości przygotowania ekspozycji;
5. wizualizacji projektowanego zagospodarowania.

Przedstawiciele Województwa Mazowieckiego oraz Muzeum uznali, że najlepszą lokalizacją jest ulica Nowokijowska. Sprawą sporną była forma korzystania z tego terenu, samorząd był za umową użyczenia, a PKP S.A. za umową najmu. Dyskusji nad tym dokumentem było poświęcone następne spotkanie 16 września, a także omówieniu zbioru dokumentów, koniecznych do utworzenia nowej, wspólnej instytucji kultury, która powstanie na bazie zlikwidowanego Muzeum Kolejnictwa.

23 września 2013 r. powstał projekt porozumienia trójstronnego, które miało być zawarte pomiędzy PKP, Samorządem Województwa a Muzeum, w celu sankcjonowania warunków budowy nowego obiektu dla placówki oraz jego przeprowadzki z Towarowej na Szczęśliwice. W treści ten projekt był zbliżony do ww. notatki z 21 lutego 2013 r.

28 października 2013 r. w siedzibie PKP S.A., przy ul. Szczęśliwickiej 62, odbyła się prezentacja „Koncepcji zagospodarowania terenu dla lokalizacji nowoczesnej siedziby Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, opracowanej przez RYSY Architekci”. Przedstawiona koncepcja urbanistyczna obejmowała nowoczesny obiekt Muzeum Kolejnictwa i zagospodarowanie otoczenia z wizualizacją. *Więcej o tej koncepcji*

³⁸ Notatka ze spotkania przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i PKP S.A. z dnia 19 czerwca 2013 r.

³⁹ Notatka ze spotkania przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i PKP S.A. z dnia 8 lipca 2013 r.

⁴⁰ Ibidem.

piszemy w rozdziale pt. „Projekty nowych obiektów na potrzeby Muzeum”.

W listopadzie dyrektor Muzeum F. Ruszczyk pisze do dyrektora Jarosława Batora pismo, w którym nawiązuje do propozycji współfinansowania Muzeum ze strony PKP, począwszy od 2014 r.⁴¹ Uwzględniając potrzeby Muzeum, stwierdza, że PKP S.A. może przeznaczać kwotę równą wysokości środków z Samorządu Województwa, czyli 3,5 mln zł rocznie.

Mimo prowadzonych od kilku miesięcy rozmów nadal sytuacja prawna zajmowanego przez Muzeum terenu nie została uregulowana, co potwierdza pismo dyrektora Batora do wicemarszałka Leszka Ruszczyka⁴². Dziękuje on za przekazanie projektu Umowy użyczenia oraz Porozumienia dotyczącego sposobu wypracowania ustaleń w kwestiach organizacyjnych i pisze: „podjęliśmy decyzję o powołaniu w PKP S.A. dedykowanego zespołu, którego zadaniem będzie opracowanie wnikliwych analiz oraz scenariuszy, przy uwzględnieniu interesu wszystkich stron zaangażowanych w przedmiotową sprawę”. Zapewnił, że w PKP trwa dyskusja na temat „możliwości zaangażowania finansowego PKP S.A. (...) Jednocześnie informuję, że intencją PKP S.A. jest rozwiązanie kwestii związanych z brakiem Umowy oraz Porozumienia, a tym samym przyczynienie się do wzrostu wartości Muzeum, które jest jedyną placówką tak szeroko kultywującą tradycję i kulturę kolejnictwa w Polsce”. Dyrektor zapewnił też, że PKP chce podpisać niezbędne dokumenty w pierwszym kwartale 2014 r.

Na początku 2014 r. pojawiła się nowa forma współpracy pomiędzy Muzeum a PKP. Były to kontakty z pracownikami Departamentu Eksploatacji Nieruchomości PKP, w tym Justyną Sołtyk – dyrektorem, oraz Bartłojem Budnickim, ekspertem PKP S.A. Centrala. Rozmawiano o realizacji wspólnych programów edukacyjnych, popularyzatorskich i promocyjnych. Ustalono nawet zadania i kwoty, jakie miało przekazać PKP S.A. Muzeum. Planowano: na rozwój działalności edukacyjnej – 30 000 złotych, na Multimedialne Muzeum (stworzenie interaktywnych aplikacji) – 120 000 złotych, na seminarium kolekcjonerskie (giełdę/edukację dorosłych/platformę spotkań miłośników kolejnictwa) – 30 000 złotych, na wystawy: „Mapy Kolejowe” – 30 000 złotych, „Kolejarze 2013” – 10 000 złotych, „Skarby kolejnictwa” – 30 000 złotych. Na kody QR – kwoty nie ustalono.

Jednak tematem numer jeden było szukanie środków na nową siedzibę Muzeum. Pracownicy PKP przygotowali w tym celu fiszki. Hamulcem tego postępowania było odejście z pracy dyrektora Ferdynanda Ruszczyka, ale pełniąc po nim obowiązki dyrektora, dotychczasowa zastępczyni – Walentyna Rakiel-Czarnecka – starała się znaleźć źródła sfinansowania budowy. Kontynuowano rozmowy o umowie użyczenia (przypomnijmy, że wcześniej PKP chciało jedynie umowy najmu, ale z czasem zmieniło stanowisko. PKP też chciało ustalić treść porozumienia w sprawie egzekucji długu Muzeum wobec PKP. *Szerzej o tym długu piszemy w rozdziale pt. „Sprawy sądowe”.*

3 marca 2014 r. odbyło się pierwsze spotkanie Komitetu Sterującego ds. powyższego Centrum. Oprócz reprezentantów PKP, Województwa i Muzeum wziął w nim udział przedstawiciel PP „Porty Lotnicze”. Radca prawny z PKP zapewnił, że powstaniem CKiT nadal jest zainteresowane miasto oraz NOT i że trwają prace nad listem intencyjnym. Na spotkaniu ustalono, iż do następnego spotkania, tj. do 7 marca, strony przedstawiają swoje propozycje nazwy Centrum i ustalą termin przeprowadzenia inwentaryzacji zabytków.

Województwo zobowiązało się do wyznaczenia przedstawiciela, który razem z pracownikami PKP poleci do Londynu i Yorku, aby zapoznać się z zastosowanymi tam rozwiązaniami przy organizowaniu instytucji zbliżonej do CKiT. Miało przekazać także dane, umożliwiające przygotowanie fiszki projektowej, niezbędnej do uzyskania funduszy z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Zakładano, że strony wypracują model dalszej współpracy nad CKiT w formie mniejszych zespołów roboczych. Pod koniec kwietnia 2014 r. rozpoczęto pracę nad projektem „Stacja Muzeum”, tj. tworzenie koncepcji programowej, jej misji, założeń wystawy głównej oraz sprawy finansowe. Szybko powstała taka koncepcja i została przedstawiona PKP S.A. *Szczegółowo o tej koncepcji piszemy w rozdziale pt. „Projekty nowych obiektów na potrzeby Muzeum”.* Muzeum złożyło niezbędne dokumenty, aby projekt dotyczący tworzenia nowej placówki został wpisany do Kontraktu Terytorialnego. *Piszemy o tym w rozdziale pt. „Dworzec Warszawa Główna. Historia i koncepcje zagospodarowania przestrzeni”.*

14 maja 2014 r. na spotkaniu, w którym uczestniczył także dyrektor departamentu kultury, promocji i turystyki Paweł Cukrowski ustalono, iż najpilniejszą kwestią jest uzgodnienie dalszych kroków odnośnie do powołania nowej instytucji kultury. Samorząd dalej stał na stanowisku, że nie wyraża zgo-

⁴¹ Pismo Dyrektora Muzeum Kolejnictwa w Warszawie Ferdynanda Ruszczyka do Dyrektora Zarządzającego PKP S.A. Jarosława Batora z dnia 6 listopada 2013 r.

⁴² Pismo Dyrektora Zarządzającego PKP Jarosława Batora do Wicemarszałka Województwa Mazowieckiego Leszka Ruszczyka z dnia 9 grudnia 2013 r.

dy na likwidację Muzeum, PKP przekonywało, iż powołanie na bazie likwidowanego Muzeum instytucji kultury jest dobrym pomysłem. Poinformowano, iż trwają prace nad umową dotyczącą powołania nowej placówki. Ustalono, że pilną sprawą jest wypracowanie ostatecznego kształtu koncepcji programowej nowej instytucji kultury, określenie jej misji i założeń programowych. Rozmawiano też o kwestiach finansowych, tzn. o możliwościach pozyskania środków na nową siedzibę Muzeum (na budowę, jak i na stworzenie owej wystawy stałej). Jako nazwę nowej instytucji rozważano „Stacja Muzeum”, uznając ją za odpowiednią. I taką, oczekiwaną przez PKP koncepcję Muzeum Kolejnictwa opracowało.

Kolejne tygodnie i miesiące to intensywna praca nad koncepcją wystaw, urządzeń i aplikacji multimedialnych, programów edukacyjnych itd. Mimo przedstawianych projektów – z początku bardzo chwalonych przez przedstawicieli PKP – Muzeum wciąż spotykało się z odmową. Ostatecznie jedynymi projektami, które zrealizowano po wielu spotkaniach, rozmowach, pracach były wystawy czasowe. W 2014 r. PKP S.A. wsparło zorganizowanie dwóch wystaw: pt. „Mapy kolejowe” i pt. „Kolejarze 2013” – fotografie Anny Bedyńskiej. Na pierwszą ekspozycję PKP przekazało 22 500 złotych, na drugą 10 000 złotych. W tym miejscu warto wspomnieć, że w 2013 r. PKP dało środki w wys. 20 600 złotych na wystawę zdjęć autorstwa Czesława Czaplińskiego słynnego nowojorskiego Dworca Grand Central, zorganizowanej w jego 100-lecie. Wystawa była eksponowana na sali wystawy stałej w Muzeum Kolejnictwa, następnie na czterech dworcach kolejowych – w Gdyni, Katowicach, Wrocławiu i Warszawie.

8 lipca 2014 r. Cezary Karpiński – ówczesny p.o. dyrektora – powołał grupę ekspertów muzealnych, którzy mieli zająć się opracowaniem koncepcji merytorycznej przyszłej instytucji kultury. Koordynatorem zespołu ze strony Muzeum miała być zastępca dyrektora Walentyna Rakiel-Czarnecka, a w skład zespołu mieli wejść pracownicy Muzeum: Anna Kozelska, główny inwentaryzator, Beata Młynarska, kierownik działu ekspozycji i wystaw czasowych, Magdalena Sowińska, kierownik działu edukacji, oraz Adam Gerstmann, kierownik działu konserwacji i techniki. Ostatecznie jednak ten zespół nie brał udziału w pracach nad kształtem nowej placówki.

Jednocześnie trwały rozmowy dotyczące powstania CKiT. 15 lipca 2014 r. został podpisany list intencyjny, określający współdziałanie w zakresie powołania nowej instytucji kultury – Centrum Komunikacji i Techniki, której celem byłaby popularyzacja dorobku i zasobów muzealnych z dziedziny transportu i szeroko rozumianej techniki. W liście zapisano też, że do zasobów nowej instytucji przekazany zostanie zbiór dzisiejszego Muzeum Kolejnictwa, a także zbiory zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej. Nowa instytucja zostanie zlokalizowana na terenach PKP w dzielnicy Wola. Dokument został podpisany przez Województwo Mazowieckie, Miasto Stołeczne Warszawa, Polskie Koleje Państwowe S.A. i Naczelną Organizację Techniczną, przy udziale Wojewody Mazowieckiego. Zapisano, iż „sygnatariusze widzą potrzebę i możliwość zorganizowania nowej instytucji kultury, która zachowałaby dziedzictwo związane z rozwojem transportu i techniki w naszym kraju i regionie oraz stałaby się miejscem spotkań społeczeństwa z historią komunikacji i techniki oraz platformą integrującą lokalne społeczności przez umożliwienie im rozwijającego intelektualnie wypoczynku”⁴³.

21 października 2014 r. pomiędzy Województwem a PKP została zawarta umowa określająca zasady współdziałania w procesie tworzenia Stacji Muzeum⁴⁴. W świetle zapisów ww. umowy poprzez zlikwidowanie Muzeum Kolejnictwa nastąpi relokacja zbiorów oraz przejście pracowników Muzeum przez Stację Muzeum jako nowego samorządowego pracodawcę w trybie art. 23 (1) Kodeksu Pracy.

8 maja 2015 r. pomiędzy Województwem Mazowieckim, reprezentowanym przez Adama Struzika, marszałka Województwa Mazowieckiego, oraz Wiesława Raboszuka, członka Zarządu Województwa Mazowieckiego, a Polskimi Kolejami Państwowymi S.A., reprezentowanymi przez prokurentów: Łukasza Szarawarę i Krzysztofa Gacka, została podpisana „Warunkowa umowa o utworzeniu i prowadzeniu samorządowej instytucji pod nazwą «Stacja Muzeum»⁴⁵, zmieniona aneksem nr 1 z 28 maja 2015 r. Umowę zawarto pod następującymi warunkami:

- 1) na jej zawarcie zgodę wyrazi rada nadzorcza i walne zgromadzenie PKP S.A.;
- 2) Sejmik Województwa Mazowieckiego podejmie uchwałę:
 - a) o wyrażeniu zgody na utworzenie Stacji Muzeum i zawarcie przedmiotowej umowy;
 - b) o zamiarze likwidacji Muzeum Kolejnictwa w trybie artykułu 22 ust. 2 UoOiPKD (Ustawa o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej).

⁴³ List intencyjny w sprawie współpracy przy organizowaniu Centrum Komunikacji i Techniki z dnia 15 lipca 2014 r.

⁴⁴ Umowa z dnia 21 października 2014 r.

⁴⁵ Warunkowa umowa o utworzeniu i prowadzeniu samorządowej instytucji kultury „Stacja Muzeum” z dnia 8 maja 2015 r.

Wskazane powyżej warunki były warunkami zawieszającymi, co oznacza, że gdyby nie zostały spełnione, umowa nie wywołuje skutków prawnych. Z kolei ziszczenie się tych warunków sprawi, że umowa ma moc wsteczną od daty jej zawarcia. Zgodnie z umową organizatorem Stacji jest Samorząd Województwa, przedmiotem jej działalności w szczególności są:

1. gromadzenie i ochrona dóbr kulturalnego dziedzictwa ludzkości związanego z rozwojem transportu i techniki w Polsce, głównie transportu kolejowego;
2. upowszechnianie problematyki historii cywilizacji i myśli technicznej;
3. informowanie o wartościach i treściach zgromadzonych zbiorów oraz umożliwianie korzystania ze zgromadzonych zbiorów;
4. edukowanie poprzez tworzenie możliwości bezpośredniego obcowania z obiektami techniki;
5. kształtowanie wrażliwości poznawczej i estetycznej;
6. kształtowanie ładu przestrzennego i współdziałanie w procesach rewitalizacji społecznej.

Bardziej szczegółowy zakres działalności miał określić Statut. Umowa natomiast przewidywała zmianę lokalizacji Stacji. Docelowo instytucja kultury miała być przeniesiona na działki pozostające w użytkowaniu wieczystym PKP w dzielnicy Wola – jedna o pow. 2,5 ha, druga – 24,6 ha. Strony (Samorząd i PKP) przewidywały budowę w tym miejscu nowej siedziby Stacji, która obejmie: budynek główny wraz z zapleczem administracyjnym, ekspozycję zewnętrzną oraz magazyny. PKP w tej „umowie warunkowej” zobowiązywało się wybudować ww. obiekt (o pow. 6,5 tys. m²) na własny koszt wg własnej koncepcji i projektu, także ekspozycję zewnętrzną oraz magazyny. Dalej sprecyzowano warunki współpracy z Samorządem przy budowie siedziby. Ustalono, że Stacja rozpocznie działalność po wpisie do Rejestru Instytucji Kultury, prowadzonego przez Samorząd, a Sejmik uchwali Statut (projekt był załącznikiem do omawianej Umowy). Finansowanie Stacji podzielono na etapy. Pierwszy – od terminu wpisania do RIK – do chwili wykreślenia Muzeum Kolejnictwa z tego rejestru (nie dłużej niż do lutego 2016 r.), drugi natomiast rozpoczyna się z dniem wykreślenia Muzeum z Rejestru Instytucji Kultury. W pierwszym etapie działalności Stacji PKP użyczy pomieszczenia, pokryje też koszty działalności Stacji, tj. wynagrodzenie dyrektora i głównego księgowego oraz koszty prowadzenia biura. W drugim etapie, do 21 dni od chwili wykreślenia Muzeum z rejestru kultury – zawrze ze Stacją Umowę użyczenia na bezpłatny najem obiektów i powierzchni, zajmowanej dotąd przez Muzeum w Warszawie przy ul. Towarowej 3.

Na tym etapie PKP zobowiązało się przekazywać na rzecz Stacji dotacje – nie niższe od tych, które przekazuje Samorząd Województwa. Środki te miały być przeznaczone: na rozwój ekspozycji, działalność edukacyjną, na utrzymanie instytucji – w wysokości nie mniejszej niż przekazuje Samorząd. Województwo miało ogłosić zamiar likwidacji, powołać likwidatora, który przeprowadzi ten proces, a po zakończeniu – wykreślić z rejestru Muzeum. Z tą datą pracowników przejmuje Stacja Muzeum, jako nowy pracodawca. Województwo po wykreśleniu Muzeum z RIK przekaże do Stacji przejęte wcześniej zbiory od Muzeum Kolejnictwa. Z zastrzeżeniem, że tabor kolejowy nie będzie nigdzie relokowany, w związku z likwidacją Muzeum. PKP zobowiązało się w ciągu dwóch tygodni od podpisania tej umowy – do podpisania umowy zwalniającej Muzeum Kolejnictwa ze wszystkich długów. Muzeum miało wycofać swoje roszczenia co do gruntu przy Towarowej 3. Po wypełnieniu wszystkich opisanych warunków Stacja miała otrzymać prawo użytkowania przez 50 lat działek na Woli, na terenie Odolan. Pod warunkiem, że przed przeprowadzką Stacja Muzeum odda PKP do tej pory zajmowaną działkę przy Towarowej 3.

W dwa tygodnie po powołaniu pierwszego dyrektora PKP miało podpisać w formie aktu notarialnego przedwstępną warunkową umowę nieodpłatnego ustanowienia użytkowania wskazanych na Odolanach działek. Podstawą zawarcia tej umowy było wycofanie przez Muzeum roszczeń z sądu, dotyczących działki przy Towarowej 3. Znalazł się także zapis, że jeśli do końca 2016 r. PKP nie rozpocznie robót inwestycyjnych w docelowej dla Muzeum siedzibie na Odolanach – wówczas Samorząd będzie uprawniony do ich przeprowadzenia, na koszt PKP. Ponadto PKP zobowiązało się przekazać Samorządowi do końca 2018 r. w wieczyste użytkowanie Stacji – teren w Sochaczewie, zajmowany przez Muzeum Kolei Wąskotorowej. Przekazanie torów miało być przedmiotem odrębnych ustaleń.

Samorząd Województwa wywiązywał się konsekwentnie z zawartej „umowy warunkowej”. Uchwałą Sejmiku z 15 czerwca 2015 r. został przyjęty Statut⁴⁶. Zapisano w nim, że Stacja Muzeum jest samorządową instytucją kultury, wpisaną do rejestru instytucji prowadzonych przez Samorząd Województwa. Organizatorem Muzeum jest Zarząd Województwa Mazowieckiego. Stacja Muzeum została utworzona wspólnie z PKP na podstawie „umowy warunkowej”. Stacja ma osobowość prawną, „nie jest muzeum

⁴⁶ Uchwała nr 55/15 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 15 czerwca 2015 r. w sprawie utworzenia i prowadzenia wspólnie z PKP S.A. samorządowej instytucji kultury pn.: „Stacja Muzeum” oraz nadania jej statutu.

w rozumieniu ustawy z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach, wyodrębnia jednak w swojej strukturze nieposiadający osobowości prawnej oddział muzealny – Muzeum Kolejnictwa – funkcjonujący na podstawie regulaminu, o którym mowa w art. 6 ust. 6 ww. ustawy⁴⁷.

W § 6 zapisano zadania Stacji:

„1. Stacja realizuje zadania, o których mowa w § 5, w szczególności przez:

- 1) gromadzenie zabytków oraz dokumentacji i innych obiektów, także współczesnych, pochodzących z Polski, z zakresu techniki, a w szczególności:
 - a) zabytków techniki kolejowej, takich jak tabor kolejowy, elementy infrastruktury kolejowej,
 - b) pamiątek związanych z historią kolejnictwa w Polsce, takich jak: mapy kolejowe, modele i makiety kolejowe, sztandary pracowników kolejowych z okresu międzywojennego, zegary i zegarki, lampy, telefony i mundury kolejowe, dokumenty, fotografie itp.;
 - 2) inwentaryzowanie, katalogowanie i merytoryczne opracowanie zbiorów;
 - 3) przechowywanie gromadzonych zbiorów w warunkach zapewniających im właściwy stan zachowania i bezpieczeństwo, a także zapewnienie właściwych warunków zwiedzania i korzystania ze zbiorów;
 - 4) zabezpieczenie i konserwację posiadanych zbiorów;
 - 5) organizowanie wystaw stałych, czasowych i objazdowych;
 - 6) organizowanie lub współorganizowanie konferencji naukowych i popularnonaukowych, spotkań, zjazdów związanych z zakresem działalności Stacji;
 - 7) prowadzenie działalności edukacyjnej i informacyjnej;
 - 8) prowadzenie działań badawczych i dokumentacyjnych w celu ochrony lub rewitalizacji dóbr kultury pozostających poza terenem Stacji i nienależących do jej zbiorów;
 - 9) prowadzenie działalności wydawniczej w zakresie działalności statutowej Stacji;
 - 10) tworzenie i obsługę internetowego systemu informacyjnego o rozwoju transportu i myśli technicznej w Polsce, obejmującego digitalizację zbiorów i pokazanie ich w kontekście przemian cywilizacyjnych.
- Program działalności merytorycznej Stacji Muzeum na dany rok stanowi program działalności ustalony przez dyrektora po zasięgnięciu opinii rady programowej”.

Dyrektor Stacji jest powoływany przez Zarząd Województwa, spośród kandydatów, wskazanych przez PKP za pośrednictwem Rady Ekonomicznej. Statut tworzy też trzy stanowiska zastępcy dyrektora. Kandydatów najpierw opiniuje PKP, potem Zarząd Województwa. Sprawozdania z wykonania planu finansowego i merytorycznego Stacja przedstawia zarówno PKP, jak i Samorządowi Województwa. Organami doradczymi są: Rada Ekonomiczna – w zakresie gospodarki finansowej, oraz Rada Programowa w zakresie merytorycznej działalności. RE liczy od 3 do 5 osób, jej kadencja trwa 3 lata, trzej członkowie, w tym przewodniczący, są powoływani przez PKP, a dwaj, w tym wiceprzewodniczący – przez Zarząd Województwa. Rada też może postawić wniosek o odwołanie dyrektora, opiniuje roczne plany finansowe, jak też pracę dyrektora. Opinia jest przedkładana PKP i Zarządowi Województwa.

Rada Programowa liczy od 4 do 16 osób, jej kadencja trwa 3 lata. Połowa członków jest powoływana przez PKP, połowa przez Samorząd Województwa. Rada doradza w zakresie spraw dotyczących działalności merytorycznej Stacji, opiniuje projekty roczne i wieloletnie plany działalności merytorycznej Stacji, przedkłada Zarządowi Województwa i PKP opinie w zakresie sprawozdania dyrektora z wykonania rocznego planu działalności merytorycznej, dokonuje corocznej oceny merytorycznej działalności Stacji i przedkłada Samorządowi i PKP pisemne sprawozdania z wyników tej oceny.

Środki na funkcjonowanie pochodzą z prowadzonych przedsięwzięć Stacji, z najmu i dzierżawy składników majątku, dotacji podmiotowych i celowych z budżetu państwa lub jednostek samorządu województwa, od osób fizycznych i prawnych, innych źródeł, z dotacji od organizatora i PKP. Świadczenia powyżej 130 000 złotych wymagają pisemnej zgody RE.

Stacja może prowadzić dodatkową działalność gospodarczą, w tym: usługi turystyczne, hotelarskie, gastronomiczne, usługi techniczne, konserwatorskie i transportowe, wykonywanie opracowań, ekspertyz, projektów w specjalizacjach reprezentowanych w Stacji, organizowanie imprez, sympozjów, konferencji, szkoleń. Środki uzyskane z dodatkowej działalności mogą być wykorzystane wyłącznie na realizację zadań statutowych Stacji.

Kolejnym krokiem Samorządu było podjęcie 15 czerwca 2015 r. przez Sejmik Uchwały w sprawie zamiaru likwidacji Muzeum Kolejnictwa⁴⁸. Uchwalono, że „Akt o likwidacji samorządowej

⁴⁷ Statut instytucji kultury pod nazwą Stacja Muzeum z dnia 15 czerwca 2015 r.

⁴⁸ Uchwała nr 54/15 Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie zamiaru likwidacji samorządowej instytucji kultury pn. „Muzeum Kolejnictwa w Warszawie” z dnia 15 czerwca 2015 r.

instytucji kultury (MK) zostanie wydany w ciągu 6 miesięcy od daty ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego. W tym dokumencie opisano całą procedurę likwidacji, opisywaną już przy okazji innych dokumentów związanych z procedurą likwidacji Muzeum. 23 czerwca 2015 r. Stacja Muzeum została wpisana do Rejestru Instytucji Kultury, prowadzonych przez Samorząd Województwa, pod nr 35/15.

Zgodnie z ustalonymi warunkami 25 stycznia 2016 r. Sejmik Województwa Mazowieckiego podjął uchwałę w sprawie likwidacji Muzeum Kolejnictwa⁴⁹. Uchwalono, że proces likwidacji potrwa do 30 czerwca 2016 r., zobowiązania i wierzytelności placówki przejmie Województwo Mazowieckie jako organizator. Majątek nieruchomości i ruchomy zlikwidowanej instytucji przejdzie na własność Województwa Mazowieckiego i „docelowo przekazany zostanie nieodpłatnie... (...) na rzecz Stacji Muzeum”. W uchwale zapisano też, że „pracownicy likwidowanej instytucji stają się (...) pracownikami Stacji Muzeum i zachowują uprawnienia wynikające ze stosunku pracy”⁵⁰.

Zarząd Województwa Mazowieckiego został upoważniony do powołania likwidatora, określił też jego zadania, czyli „podjęcie działań mających na celu zabezpieczenie majątku nieruchomego i ruchomego zlikwidowanej instytucji, w tym podpisanie stosownych umów użyczenia, do czasu zakończenia procedur niezbędnych do formalnego przekazania majątku na rzecz Stacji Muzeum”⁵¹.

Cztery dni później, 29 stycznia 2016 r., pomiędzy Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, reprezentowanym przez p.o. dyrektora Cezarego Karpińskiego, a Stacją Muzeum, reprezentowaną przez dyrektora Marcina Szymańskiego, zostało podpisane porozumienie w sprawie przejścia pracowników Muzeum Kolejnictwa w Warszawie przez Stację Muzeum⁵². Zgodnie z porozumieniem likwidacja Muzeum miała nastąpić z dniem 31 marca 2016 r., zaś pracownicy mieli zostać przejęci przez nowego pracodawcę – Stację Muzeum. W dokumencie sprecyzowano też warunki przejścia zatrudnionych w Muzeum osób do nowej placówki. Stacja Muzeum zobowiązała się nie zwalniać pracowników przez pół roku od dnia przejścia zakładu przez nowego pracodawcę, do porozumienia dołączono „Regulamin Wynagradzania Muzeum Kolejnictwa” oraz „Regulamin Pracy Muzeum Kolejnictwa”, jako obowiązujące do czasu powstania nowych dokumentów. Warunkiem wejścia w życie porozumienia było wykreślenie Muzeum Kolejnictwa w Warszawie z Rejestru Instytucji Kultury w terminie do 31 marca 2016 r.⁵³ W „Wykazie przejmowanych pracowników, zatrudnionych w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie na dzień 29 stycznia 2016 r.” znajdowały się 52 nazwiska plus 2 osoby (pracownicy) przebywające na zwolnieniach lekarskich, 1 na urlopie rodzicielskim oraz 6 świadczących pracę na innej podstawie niż umowa o pracę.

Odchodzi dotychczasowy p.o. dyrektora Cezary Karpiński. Funkcję likwidatora MK obejmuje od 26 lutego 2016 r. Sławomir Bartysiewicz. Zaczyna się żmudny proces przekazywania muzealnych zbiorów. Inwentaryzacja, pisanie protokołów, podpisywanie cesji, umów – wszystkie te i inne procedury zajmują czas likwidatora, pracowników i osób, zatrudnionych na umowę-zlecenie. 31 marca 2016 r. likwidator przekazuje do departamentu kultury, promocji i turystyki UMWM pismo o zakończeniu czynności likwidacyjnych wraz z wnioskiem o wykreślenie MK z RIK prowadzonego przez Samorząd. Majątek nieruchomości i ruchomy przeszedł na własność Województwa Mazowieckiego i ma być przekazany nieodpłatnie do Stacji Muzeum. Lista przekazywanych muzealiów nie dotyczyła parowozu Px29-1704, który był w trakcie remontu, jak i muzealiów będących w użyczeniu innych podmiotów.

Funkcję dyrektora nowej instytucji obejmuje Paweł Szczerbakow 1 kwietnia 2016 r. Po 3 miesiącach zostaje odwołany przez Zarząd Województwa. Osobą pełniącą obowiązki dyrektora zostaje Walentyna Rakiel-Czarnecka, zastępca dyrektora, od 11 października 2016 r. stanowisku dyrektora Stacji Muzeum sprawuje Joanna Kazimierska.

Jednym z najwcześniej formujących się ciał w nowej instytucji jest Rada Ekonomiczna, która zgodnie z § 10 Statutu Stacji Muzeum jest organem doradczym. Rada Ekonomiczna, zgodnie z § 11 ust. 10 tego dokumentu posiada szereg enumeratywnie wymienionych kompetencji, w tym m.in. związanych z prowadzeniem gospodarki finansowej Stacji o charakterze opiniodawczym, doradczym i kontrolnym. Stosownie do postanowień § 11 ust. 10 pkt 1 i 8 Statutu Rada Ekonomiczna w ramach posiadanych uprawnień doradza w sprawach dotyczących gospodarki finansowej, dokonując oceny spraw przedstawionych przez

⁴⁹ Uchwała nr 16/16 Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie likwidacji samorządowej instytucji kultury pn. „Muzeum Kolejnictwa w Warszawie” z dnia 25 stycznia 2016 r.

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ Ibidem.

⁵² Porozumienie w sprawie przejścia pracowników Muzeum Kolejnictwa w Warszawie przez Stację Muzeum z dnia 29 stycznia 2016 r.

⁵³ Ibidem.

dyrektora oraz na bieżąco opiniuje działalność dyrektora i gospodarkę finansową placówki. Ponadto § 15 ust. 1 Statutu zawiera szczególną kompetencję Rady Ekonomicznej – opiniowania działań związanych z rozporządzaniem prawem lub zaciągnięciem zobowiązania do świadczenia o wartości przewyższającej kwotę 130 000 zł lub udzielenia darowizny przekraczającej równowartość 50 000 zł – pozytywna opinia jest tu warunkiem koniecznym dla ważności i prawidłowości tych działań.

Na mocy Uchwały nr 1456/90/15 Zarządu Województwa Mazowieckiego z 5 listopada 2015 r. „w sprawie powołania dwóch członków Rady Ekonomicznej Stacji Muzeum I kadencji”⁵⁴ do Rady zostaje powołana Małgorzata Więckowska, zastępca dyrektora Departamentu Budżetu i Finansów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego – na zastępcę przewodniczącego RE, oraz Anna Wojdyga – kierownik Wydziału Instytucji Kultury w Departamencie Kultury, Promocji i Turystyki UMWM – na członka RE. Na mocy Uchwały nr 1043/162/16 Zarządu Województwa Mazowieckiego z 29 czerwca 2016 r., zmieniającej uchwałę w sprawie powołania dwóch członków Rady Ekonomicznej Stacji Muzeum I kadencji Annę Wojdygę w RE zastępuje Paweł Cukrowski, dyrektor Departamentu Kultury, Promocji i Turystyki UMWM⁵⁵.

W Stacji Muzeum nie ma dokumentu o powołaniu pierwszego składu Rady Ekonomicznej przez PKP S.A. Jest tylko Uchwała nr 313 Zarządu PKP S.A. z 26 lipca 2016 r. w sprawie odwołania i powołania przez PKP S.A. członków Rady Ekonomicznej Stacji Muzeum⁵⁶. Zgodnie z tym dokumentem z Rady Ekonomicznej zostali odwołani: Grzegorz Tomaszewski, przewodniczący Rady, oraz Janusz Woźniak, członek RE. Do Rady zostali powołani: Przemysław Ciszak – na przewodniczącego Rady, oraz Katarzyna Gawlik-Tarnowska – na członka RE. Rada zbiera się w zależności od potrzeb, opiniuje plany finansowe i merytoryczne (wynika to stąd, że nie ma w tym czasie Rady Programowej i RE w pewnej części zastępuje ten organ), jak też zmiany w planach i sprawozdania finansowe. Rada zbiera się także, aby radzić w sprawie relokacji, o której mówiono w PKP, ale jak dotąd udokumentowanych decyzji nie ma. Rada radziła także nad odwołaniem z funkcji dyrektora Pawła Szczerbakowa. Spotkała się ponadto z Joanną Kazimierską jako kandydatką na dyrektora Stacji Muzeum.

Do chwili zamknięcia publikacji Rada Ekonomiczna zebrała się 24 razy, czyli średnio raz w miesiącu. Ze względu na fakt, że w tym czasie (praktycznie do 25 maja 2018 r.) nie działała Rada Programowa – Rada Ekonomiczna, w tym głównie reprezentanci PKP S.A. – zajmowała się niemal wszystkimi aspektami działalności Stacji Muzeum. W tym czasie, kiedy Rada Ekonomiczna zaczynała swoją pracę, w Muzeum ku końcowi zmierzał proces przekazywania zbiorów. 16 maja 2016 r. Sejmik Województwa podejmuje Uchwałę w sprawie wyposażenia Stacji w muzealia po Muzeum Kolejnictwa⁵⁷.

Samorząd od początku wywiązywał się ze swoich zobowiązań, zawartych w „umowie warunkowej”, tymczasem PKP nie ze wszystkich. Pierwsze nieporozumienie odnotowano tuż po likwidacji Muzeum i przekazaniu majątku przez Samorząd Stacji Muzeum. W piśmie skierowanym do Justyny Sołtyk, dyrektora projektu PKP, z 1 czerwca 2016 r. dyrektor Departamentu Kultury UMWM Paweł Cukrowski pisze, że 24 maja Zarząd Województwa zapoznał się z „informacją w sprawie możliwości relokacji zabytkowego taboru po zlikwidowanym Muzeum Kolejnictwa w Warszawie”⁵⁸. Zarząd uznał, że Województwo Mazowieckie nie powinno partycypować w kosztach tymczasowego przesunięcia taboru, gdyż proces ten nie wynika z potrzeb Stacji Muzeum, a co za tym idzie – powinien być finansowany przez inwestora prowadzącego budowę stacji Warszawa Główna Osobowa. Odnośnie do kosztów docelowej relokacji zbiorów do nowej siedziby, Zarząd zobligował dyrektora Departamentu do prowadzenia rozmów w tej sprawie.

PKP nie wywiązało się ponadto w terminie z podpisania umowy użyczenia, która zamiast w dwa tygodnie po likwidacji Muzeum Kolejnictwa została podpisana kilka miesięcy później – dopiero 16 stycznia 2017 r.⁵⁹ Dłużej też, niż zakładała „umowa warunkowa”, podpisywano umowę darowizny. Ostatecznie

⁵⁴ Uchwała nr 1456/90/15 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 5 listopada 2015 r. w sprawie powołania dwóch członków Rady Ekonomicznej Stacji Muzeum I kadencji.

⁵⁵ Uchwała nr 1043/162/16 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 29 czerwca 2016 r., zmieniająca uchwałę w sprawie powołania dwóch członków Rady Ekonomicznej Stacji Muzeum I kadencji.

⁵⁶ Uchwała nr 313 Zarządu PKP S.A. z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie odwołania i powołania przez PKP S.A. członków Rady Ekonomicznej samorządowej instytucji kultury pod nazwą Stacja Muzeum, której PKP S.A. jest współzałożycielem.

⁵⁷ Uchwała nr 72/16 Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie wyposażenia samorządowej instytucji kultury pn. „Stacja Muzeum” w muzealia przejęte po zlikwidowanym Muzeum Kolejnictwa w Warszawie z dnia 16 maja 2016 r.

⁵⁸ Pismo Dyrektora Departamentu Kultury, Promocji i Turystyki Pawła Cukrowskiego do Dyrektora Projektu PKP S.A. Justyny Sołtyk z dnia 1 czerwca 2016 r.

⁵⁹ Umowa użyczenia zawarta pomiędzy PKP S.A. a Samorządem Województwa Mazowieckiego w sprawie bezpłatnego użytkowania nieruchomości wraz z budynkiem przy Towarowej 3, z dnia 16 stycznia 2017 r.

umowa pomiędzy Stacją a Fundacją Grupy PKP została podpisana dopiero 9 listopada 2016 r.⁶⁰ Ponadto z kwoty, jaką PKP S.A. przekazało w 2016 r., Stacja mogła wydatkować środki w transzach dopiero w następnym roku po usilnych staraniach i monitach. Z zaplanowanej na 2017 r. kwoty ok. 4 mln złotych darowizny Stacja otrzymała 550 000 złotych pod koniec grudnia tegoż roku. Aby znaleźć jakieś wyjście z coraz bardziej komplikującego się problemu, dyrektor Stacji wystosowała w lipcu 2018 r. pismo do Marszałka Województwa o zwiększenie dotacji podmiotowej dla Stacji oraz pomoc w rozwiązaniu problemów finansowych. We wrześniu PKP S.A. przekazało połowę dotacji. Nie wiadomo, co będzie dalej. Równoległe z opisywanymi powyżej problemami natury finansowej i organizacyjnej – toczy się „codzienne życie” Muzeum.

18 lipca 2017 r. Zarząd Województwa Mazowieckiego podejmuje Uchwałę nr 1087/260/17 w sprawie zaopiniowania Regulaminu Organizacyjnego Stacji Muzeum⁶¹. Zarząd pozytywnie zaopiniował Regulamin i wykonanie uchwały powierzył dyrektorowi Stacji Muzeum. Pani dyrektor Stacji kieruje tę uchwałę wraz z Regulaminem i Schematem Organizacyjnym do PKP S.A., skąd przez wiele miesięcy nie było odzewu. W tej sytuacji 25 maja 2018 r. dyrektor Joanna Kazmierska wydała Zarządzenie nr 22/2018 w sprawie nadania Stacji Muzeum „Regulaminu organizacyjnego Stacji Muzeum”. Zarząd PKP S.A. nie zaakceptował dwóch zastępców dyrektora, rekomendowanych przez Stację zgodnie z nowym regulaminem.

W tym czasie kształtuje się Rada Programowa Stacji Muzeum. 28 sierpnia 2017 r. Zarząd Województwa podejmuje uchwałę nr 1338/269/17 w sprawie powołania członków Rady Programowej przy Stacji Muzeum⁶². Zarząd powołuje: Wiesława Raboszuka, wicemarszałka, jako przewodniczącego Rady Programowej, zaś na członków Rady: Agnieszkę Kuźmińską, zastępcę dyrektora Departamentu Kultury, Promocji i Turystyki UMWM, Dariusza Grajdę, członka Zarządu Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o. oraz Leszka Napiontka – naczelnika Wydziału Dziedzictwa i Współpracy Zagranicznej Biura Kultury Urzędu m.st. Warszawy.

Zarząd PKP S.A. 1 lutego 2018 r. powołuje czterech członków Rady Programowej w osobach: Mikołaj Turowski – zastępca przewodniczącego Rady, trzech członków – Łukasz Cachro, Przemysław Cizak, Jarosław Kiepusa. Pierwsze posiedzenie Rady Programowej odbyło się 25 maja 2018 r. Rada skupiła się na sytuacji formalnoprawnej, w jakiej znajduje się Stacja, oraz planowanej relokacji taboru. Z uwagi na to, że w tym czasie prowadzone były rozmowy pomiędzy Marszałkiem Województwa a prezesem PKP S.A. na temat opisanej relokacji i dalszych losów Stacji Muzeum – Rada postanowiła, że kolejne posiedzenie odbędzie się po zawarciu porozumienia/aneksu do umowy warunkowej Organizatorów.

⁶⁰ Umowa darowizny, zawarta pomiędzy Fundacją Grupy PKP a Stacją Muzeum z dnia 9 listopada 2016 r.

⁶¹ Uchwała Zarządu Województwa Mazowieckiego nr 1087/260/17 z dnia 18 lipca 2017 r. w sprawie zaopiniowania Regulaminu Organizacyjnego Stacji Muzeum.

⁶² Uchwała Zarządu Województwa Mazowieckiego nr 1338/269/17 z dnia 28 sierpnia 2017 r. w sprawie powołania członków Rady Programowej przy Stacji Muzeum.

Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała

SPRAWY SĄDOWE

Na pewno wiele osób, a szczególnie miłośnicy kolei, zastanawiają się, dlaczego zostało zlikwidowane Muzeum Kolejnictwa. Jest to trudne pytanie, bowiem o losie rejestrowego Muzeum, największego w Polsce pod względem zgromadzonych zbiorów z dziedziny kolejnictwa i o bardzo długiej historii, sięgającej 1928 r., zdecydowały pieniądze. Muzeum Kolejnictwa, a obecnie Stacja Muzeum, znajduje się bowiem na terenie o dużej wartości komercyjnej. Muzeum długo funkcjonowało w strukturach Grupy PKP. Wcześniej opiekowało się nim Ministerstwo Transportu oraz Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej. *Historia instytucji jest przedstawiona w dwóch rozdziałach o misji, celach oraz stratach, jakie poniosło Muzeum Kolejowe/Komunikacji/Stacja Muzeum w latach 1927-1951 i 1951-2018.*

29 grudnia 1994 r. podsekretarz stanu działający z upoważnienia ministra transportu oraz dyrektor generalny przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, działając w imieniu przedsiębiorstwa, zawarli umowę w sprawie prowadzenia wspólnej instytucji kultury – Muzeum Kolejnictwa od 1 stycznia 1995 r.¹ Minister transportu i gospodarki morskiej zarządzeniem z **31 grudnia 1994 r.** zmienił zarządzenie w sprawie utworzenia Muzeum Kolejnictwa i nadania mu statutu. Zgodnie z ust. 1 tego dokumentu „Muzeum Kolejnictwa jest państwową instytucją kultury i podlega wpisowi do rejestru instytucji kultury prowadzonego przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej” i „jest prowadzone na podstawie umowy zawartej pomiędzy Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej i przedsiębiorstwem państwowym „Polskie Koleje Państwowe”.

6 grudnia 1996 r. PKP zawarło z Muzeum umowę użyczenia, na mocy której zobowiązywało się do przekazania bezpłatnie w używanie środków trwałych i inwentarza, znajdujących się na stanie użyczającego zgodnie z umową z 29 grudnia 1994 r. Podstawą przekazania były protokoły zdawczo-odbiorcze podpisane przez obie strony².

Od **1 stycznia 1999 r.** organem założycielskim placówki został Samorząd Województwa Mazowieckiego. Zastosowanie miała tu ustawa z **24 lipca 1998 r.** o zmianie niektórych ustaw, określających kompetencje organów administracji publicznej w związku z reformą ustrojową państwa. W związku z tym Muzeum zostało wpisane do rejestru instytucji kultury, dla których organizatorem jest Samorząd Województwa, i zaczęło funkcjonować jako jednostka kultury na podstawie ustawy o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej, ustawy o muzeach oraz Statutu Województwa Mazowieckiego.

Samorząd otrzymał jednak Muzeum do prowadzenia bez uprawnień zarówno do obiektu, jak i do ziemi, co było i jest absurdalnym zdarzeniem i ewenementem w skali kraju. Placówka kulturalna działała więc w przestrzeni, do której nie miała prawa. Uniemożliwiało to m.in. jej rozwój i modernizację (obiektu i ekspozycji) oraz korzystanie z funduszy unijnych. Samorząd od samego początku ponosił koszty funkcjonowania Muzeum. Nigdy nie wspierały go finansowo ani Ministerstwo Infrastruktury, ani PKP, które jako właściciel terenu nie podjęło żadnych działań, pozwalających na utrzymanie i rozwój placówki.

W celu zabezpieczenia Muzeum Kolejnictwa przed sytuacją pozostania bez siedziby zostało zawarte trójstronne porozumienie pomiędzy Samorządem Województwa Mazowieckiego i „Kolejami Mazowieckimi – KM” Sp. z o.o. a Polskimi Kolejami Państwowymi Spółka Akcyjna **16 października 2008 r.** W przedmiocie tego dokumentu „za szczególnie ważne dla zapewnienia właściwego gospodarowania nieruchomością Strony uznają: (...) b) przeniesienie Muzeum Kolejnictwa w Warszawie z obecnej lokalizacji przy ul. Towarowej 1 (dawny dworzec Warszawa Główna) na nieruchomość przy ul. Grodzieńskiej w Warszawie oznaczoną jako działka ewidencyjna nr 2/2 obręb 4-14-01, o powierzchni 1,8361 ha, której użytkownikiem wieczystym jest PKP S.A. Umowa szczegółowa w tej sprawie zostanie zawarta po podpisaniu niniejszego porozumienia”³.

W kolejnym zapisie dokumentu strony potwierdziły, że ich intencją jest nawiązanie współpracy w celu sfinalizowania m.in. powyższej sprawy. Niestety, porozumienie zostało zawarte **na czas określony – do 31 grudnia 2009 r., a deklarowanej umowy nie podpisano.** Zobowiązanie się PKP do zapew-

¹ Umowa z dnia 29 grudnia 1994 r. w sprawie prowadzenia wspólnej instytucji kultury – Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

² Pismo procesowe PKP S.A. do Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 25 stycznia 2013 r.

³ Porozumienie pomiędzy Samorządem Województwa Mazowieckiego i „Kolejami Mazowieckimi – KM” Sp. z o.o. a Polskimi Kolejami Państwowymi Spółka Akcyjna z dnia 16 października 2008 r.

nienia Muzeum nowej lokalizacji na eksponowanie i przechowywanie bezcennych zbiorów muzealnych pozostało tylko na papierze. Okresowo dokument odegrał istotną rolę, ponieważ pozwolił na dokonanie pewnych nakładów przez samorząd województwa mazowieckiego z przeznaczeniem na renowację obiektu i konserwację zabytków, chociaż w nieznacznym stopniu – z powodu braku prawa do nieruchomości. Warto podkreślić, że samorząd od czasu pełnienia funkcji organizatora, jako jedyny przekazywał środki na utrzymanie placówki, pensje pracowników, podstawowe potrzeby. Finansowo oraz organizacyjnie nie wspierały Muzeum ani PKP, ani ministerstwo, pod które podlegała spółka.

Zawarte porozumienie nie uchroniło niestety Muzeum przed groźbą utraty siedziby. Nie biorąc go pod uwagę, PKP złożyło **30 lipca 2009 r.** wypowiedzenie umowy użyczenia z **6 grudnia 1996 r.** i wezwało do zwrotu obiektów przekazanych Muzeum na podstawie „Protokołu zdawczo-odbiorczego” z **21 stycznia 1997 r.** w nieprzekraczalnym miesięcznym terminie, tj. do dnia **31 sierpnia 2009 r.**⁴

Ówczesny dyrektor Muzeum – Ferdynand Ruszczyc – już **5 sierpnia** wystosował pismo do Zarządu PKP, kwestionujące w całości wypowiedzenie⁵. Było ono skuteczne, ponieważ Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie PKP wystąpił wkrótce o podjęcie rozmów w sprawie zawarcia umowy najmu na przedmiotową nieruchomość z terminem obowiązywania od 1 września 2009 r. Pierwsze spotkanie odbyło się już **11 sierpnia**, następnie kolejne. W negocjacjach zawsze uczestniczyli przedstawiciele Samorządu Województwa Mazowieckiego.

Propozycje umów, opracowanych przez PKP nie były jednak korzystne dla placówki, głównie z powodu ich krótkoterminowości (3, 4 lata) i obciążeń z tytułu czynszu oraz użytkowania wieczystego kwotą w wysokości ponad 60 000 złotych. Niestety strony nie doszły do żadnego konsensusu do kwietnia 2011 r. Skutkiem tego stanu było pismo dyrektora Zarządzania Nieruchomościami i Nadzoru Właścicielskiego PKP z **14 kwietnia 2011 r.**, w którym informował, że wypowiedzenie sprzed prawie dwóch lat, tj. z **30 lipca 2009 r.**, jest nadal aktualne i od **1 września 2009 r.** obu stron nie łączy żaden stosunek prawny⁶. Następstwem tego było złożenie przez PKP pozwu do Sądu Okręgowego w Warszawie **18 maja 2011 r.** Jego przedmiotem było wydanie nieruchomości PKP wraz z budynkami i znajdującym się na niej inwentarzem, wg umowy użyczenia z 6 grudnia 1996 r.⁷

Muzeum w odpowiedzi na ten pozew **15 czerwca 2011 r.** wniosło o oddalenie powództwa w całości, kwestionując wszystkie wskazane tam okoliczności, samą dopuszczalność wypowiedzenia umowy z **30 lipca 2009 r.** oraz jej skuteczności i naruszenie zapisu § 14 umowy z 6 grudnia 1996 r., który stanowił, że rozwiązanie tej umowy może nastąpić za obopólnym porozumieniem⁸. Muzeum, z uwagi na swoją bardzo trudną sytuację finansową, złożyło także wniosek o zwolnienie od obowiązku ponoszenia kosztów procesu w tej sprawie. Wniosek ten spotkał się ze zrozumieniem sądu i zwolnił on pozwanego w całości od tej zapłaty.

Nakazanie placówce wyprowadzenia eksponatów w ciągu zaledwie miesiąca, a następnie złożenie pozwu do sądu, pozostawało w jawnej sprzeczności z zasadami współzycia społecznego. Zmiana miejsca siedziby zespołu i zbiorów nie była możliwa do wykonania w tak krótkim okresie. Wypowiedzenie zostało dokonane bez jakichkolwiek konsultacji w tym zakresie z organem założycielskim – Samorządem Województwa Mazowieckiego. PKP S.A. doskonale zdawało sobie sprawę, że ze względu na liczbę eksponatów, ich gabaryty (parowozy, lokomotywy), brak zamiennego miejsca, do którego mogłyby one zostać przeniesione, konieczność załatwienia szeregu czynności formalnoprawnych w celu uzyskania zgody na zmianę lokalizacji zabytku, konieczność uzgodnienia i zapewnienia transportu taboru i ogromne koszty z tym związane – zachowanie przez Muzeum miesięcznego terminu opuszczenia dotychczasowej siedziby pozostawało nierealne.

Muzeum mogło liczyć na poparcie zarówno samego marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika, Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwa Dziedzictwa Narodowego, jak i wielu instytucji państwowych, przedmiotowych stowarzyszeń, placówek kultury oraz osób prywatnych. Niestety, nie przyniosło to oczekiwanych rezultatów.

Polskie Koleje Państwowe zmodyfikowały żądanie pozwu pismem procesowym z **23 marca 2012 r.** w ten sposób, że wniosły o wydanie nie całej, ale części nieruchomości oraz nakazanie opuszczenia jej

⁴ Wypowiedzenie umowy przez PKP S.A. z dnia 30 lipca 2009 r.

⁵ Pismo Muzeum Kolejnictwa do Zarządu PKP S.A. z dnia 5 sierpnia 2009 r.

⁶ Pismo PKP S.A. do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie z dnia 14 kwietnia 2011 r.

⁷ Pozew do Sądu Okręgowego w Warszawie z powództwa PKP S.A. przeciwko Muzeum Kolejnictwa w Warszawie z dnia 18 maja 2011 r.

⁸ Odpowiedź Muzeum Kolejnictwa w Warszawie do Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 15 czerwca 2011 r.

przez Muzeum i osoby w nim zatrudnione w terminie 7 dni od terminu uprawomocnienia się wyroku. Pełnomocnik placówki złożył pismo procesowe **14 listopada 2012 r.**, wskazując jak poprzednio na nadużycie przez PKP prawa przy rozwiązaniu umowy użyczenia z 6 grudnia 1996 r. i składając pozew o eksmisję⁹.

10 kwietnia 2013 r. Sąd Okręgowy w Warszawie ogłosił wyrok, po rozpoznaniu sprawy z powództwa PKP przeciwko Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, z udziałem interwenienta ubocznego Województwa Mazowieckiego. Wyrok był niekorzystny dla Muzeum. Zostało ono wezwane do eksmisji w ciągu 12 miesięcy od dnia uprawomocnienia się wyroku. Oznaczało to wydanie PKP części nieruchomości, stanowiącej działkę, na której znajdują się:

- część budynku byłego dworca kolejowego Warszawa Główna o powierzchni użytkowej 2604,67 m² (przestrzenie: usługowo-wystawiennicza, warsztatowo-magazynowa, komunikacyjna),
- perony: nr 1, 2, 3 i 4,
- tory kolejowe o długości 891 metrów bieżących wraz z gruntem o powierzchni 17 306 m².

Od ww. wyroku przysługiwało prawo wniesienia apelacji. Muzeum wystąpiło do sądu o sporządzenie pisemnego uzasadnienia wyroku i doręczenie go Muzeum, następnie złożyło apelację. PKP dążyło do likwidacji Muzeum, ale rezygnowało z jakiegokolwiek możliwości starań o prawo do terenu zajmowanego przez tę placówkę kultury, lekceważąc fakt, że Marszałek Województwa Mazowieckiego wystąpił do Ministra Infrastruktury o wydanie decyzji potwierdzającej nieodpłatne nabycie przez Województwo Mazowieckie z dniem 1 stycznia 1999 r. prawa własności nieruchomości oraz mienia ruchomego będącego we władaniu Muzeum Kolejnictwa, położonego przy ulicy Towarowej 1¹⁰. Ww. stanowisko byłoby równoznaczne z unieważnieniem decyzji Wojewody Mazowieckiego z **13 grudnia 1995 r.**, stwierdzającej nabycie przez PKP prawa użytkowania wieczystego spornego gruntu, stanowiącego własność skarbu państwa.

Podstawą do przejęcia mienia przez samorząd była Ustawa z 13 października 1998 r. (Rozdział 4, art. 60, ust. 1) „Mienie Skarbu Państwa będące we władaniu instytucji i państwowych jednostek organizacyjnych przejmowanych z dniem 1 stycznia 1999 r. przez jednostki samorządu terytorialnego na podstawie przepisów ustawy kompetencyjnej oraz przepisów niniejszej ustawy z tym dniem staje się z mocy prawa mieniem właściwych jednostek samorządu terytorialnego, chyba że przepis szczególny stanowi inaczej”¹¹. Minister infrastruktury odmówił wszczęcia ww. postępowania **7 lipca 2011 r.**, uzasadniając m.in., że mienie Muzeum od **1 stycznia 1999 r.** stało się mieniem samorządu województwa mazowieckiego. Pozwanemu nie przekazano go jednak w zarząd na mocy umowy z **29 grudnia 1994 r.**, a jedynie w bezpłatne użyczenie.

Marszałek odwołał się od powyższej decyzji **28 lipca 2011 r.** Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie wyrokiem z **24 sierpnia 2012 r.** oddalił skargę na postanowienie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z **15 grudnia 2011 r.** w przedmiocie odmowy wszczęcia postępowania w sprawie stwierdzenia nieważności decyzji Wojewody.

Sprawa o mienie nie była jedyną, którą wytoczyło PKP. Równoległe toczyła się druga sprawa na podstawie pozwu złożonego przez PKP do Sądu Rejonowego w Lublinie (tzw. e-sądu) w elektronicznym postępowaniu upominawczym **25 sierpnia 2012 r.**¹² Powód zażądał od Muzeum zapłacenia **kwoty w wysokości 1 947 152,39 złotych wraz z odsetkami**¹³. Wskazał należność za rzekomo bezumowne korzystanie z nieruchomości przez placówkę za okres od września 2009 r. do 28 lutego 2012 r. Wysokość opłat PKP określiło na podstawie not księgowych, wystawianych co miesiąc Muzeum przez Oddział Gospodarowania Nieruchomościami PKP. Miesięczna kwota obciążenia wynosiła ponad 60 000 złotych.

Dyrekcja placówki każdorazowo konsekwentnie zwracała noty do nadawcy, wskazując w piśmie, że brak jest podstaw do obciążania wymienionymi kosztami i uważając rozwiązanie umowy z 6 grudnia 1996 r. za nieuprawnione.

Muzeum niestety nie mogło uczestniczyć w postępowaniu, ponieważ toczyło się ono zaocznie. Sąd oparł się tylko na twierdzeniach PKP jako powoda i ustanowił nakaz zapłaty na jego rzecz w dniu **6 września 2012 r.** Dyrekcja placówki wniosła sprzeciw i wystąpiła o utratę mocy nakazu zapłaty w ca-

⁹ Pismo procesowe pełnomocnika pozwanego z dnia 14 listopada 2012 r.

¹⁰ Pismo Muzeum Kolejnictwa w Warszawie do Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 5 marca 2015 r.

¹¹ Ustawa z dnia 13 października 1998 r. Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną.

¹² Pozew o zapłatę wniesiony przez PKP S.A. przeciwko Muzeum Kolejnictwa w Warszawie do Sądu Rejonowego w Lublinie z dnia 19 lipca 2012 r.

¹³ Nakaz zapłaty z Sądu Rejonowego Lublin-Zachód w Lublinie z dnia 6 września 2012 r.

łości **2 października 2012 r.**¹⁴ W odpowiedzi na to PKP ponownie złożyło pozew **23 listopada 2012 r.**, tym razem występując o jeszcze wyższą kwotę z racji kolejnych nieuregulowanych obciążeń za korzystanie z nieruchomości¹⁵. Łącznie wyniosła ona **375 208,61 złotych** wraz z odsetkami ustawowymi i kosztami sądowymi tytułem odsetek od kwoty **1 947 152,39 złotych**¹⁶. Muzeum znowu złożyło sprzeciw od wyroku, Sąd w Lublinie przekazał rozpoznanie sprawy do Sądu Okręgowego w Warszawie¹⁷.

Podobny scenariusz powtarzał się jeszcze kilkakrotnie, ponieważ sprawy z ww. tytułu toczyły się aż **do 2015 r.** Wówczas łączna kwota niezapłaconych not wyniosła ponad **6 000 000 złotych** z odsetkami. Akurat – bardzo pomyślnie dla Muzeum – doszło do porozumienia pomiędzy Samorządem Województwa i PKP S.A., w wyniku czego została powołana nowa placówka **pn. Stacja Muzeum**. Uzgodniono, że organizatorem nowej instytucji będzie Samorząd Województwa, natomiast koszty utrzymania poniesie również PKP. Uzgodniono także bardzo ważną kwestię, dotyczącą wycofania wszystkich pozwów z sądu i umorzenia „długu”, żądanego przez kolejową spółkę.

Warto dodać, że w obliczu dramatycznych warunków, spraw w sądzie, zadłużenia – Muzeum cały czas podejmowało szereg kroków, których celem było rozwiązanie tej wyjątkowo trudnej sytuacji. M.in. dyrekcja zorganizowała konferencję w formie okrągłego stołu pn. „Warszawa Główna... i co dalej?” (**29 lutego 2012 r.**) i zaprosiła do rozmów przedstawicieli instytucji muzealnych z dziedziny techniki, którzy **16 marca 2012 r.** rekomendowali powstanie Centrum Techniki i Cywilizacji. Został też złożony wniosek o wpisanie do „Planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Mazowieckiego” oraz do „Strategii rozwoju Województwa Mazowieckiego” planu Rozwoju Muzeum Kolejnictwa oraz projektu powstania Centrum Cywilizacji i Techniki w Warszawie przy ulicy Towarowej 3. *Informacje na te tematy są w rozdziałach pt. „Konferencja – «okrągły stół», jako początek nowej wizji” i „Dworzec Warszawa Główna. Historia i koncepcje zagospodarowania przestrzeni”.*

Co się stało, że prowadzone przez Samorząd Województwa Muzeum musiało być zlikwidowane? Nastąpiło to w kwietniu 2016 r., natomiast w jego miejsce powołano placówkę kultury, której utworzenie wymagało zgody i współpracy wielu środowisk.

Tak oto koło się zamknęło. Niejednoznaczna sytuacja formalnoprawna uniemożliwia realizację wielu projektów. Muzeum oczywiście nadal prowadzi swoją bieżącą działalność, niestety bez perspektyw na rozwój, z nieubłagany widmem relokacji...

¹⁴ Postanowienie Sądu Rejonowego Lublin-Zachód w Lublinie z dnia 12 października 2012 r.

¹⁵ Pozew o zapłatę wniesiony przez PKP S.A. przeciwko Muzeum Kolejnictwa w Warszawie do Sądu Rejonowego w Lublinie z dnia 23 listopada 2012 r.

¹⁶ Nakaz zapłaty z Sądu Rejonowego Lublin-Zachód w Lublinie z dnia 12 marca 2013 r.

¹⁷ Postanowienie Sądu Rejonowego Lublin-Zachód w Lublinie z dnia 15 kwietnia 2013 r.

Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała

KONFERENCJA – „OKRĄGŁY STÓŁ”, JAKO POCZĄTEK NOWEJ WIZJI

Pomysł zorganizowania „okrągłego stołu” powstał na początku 2012 r. podczas spotkania Adama Struzika – Marszałka Województwa Mazowieckiego – z Ferdynandem Ruszczycem – dyrektorem Muzeum Kolejnictwa – oraz jego zastępcą – Walentyną Rakiel-Czarnecką¹. Jego celem była dyskusja nad przyszłością tej placówki, która znajdowała się wówczas w bardzo trudnej sytuacji.

Samorząd Województwa Mazowieckiego stał się organizatorem Muzeum od 1 stycznia 1999 r. Zostało ono przejęte do prowadzenia od ministra transportu i gospodarki morskiej, na podstawie ustawy z 1 stycznia 1999 r. Siedziba Muzeum mieści się na działce, do której prawo użytkowania wieczystego posiada PKP S.A. Aby zabezpieczyć na przyszłość placówkę przed pozostawieniem jej bez siedziby, z inicjatywy marszałka zostało podpisane porozumienie z PKP S.A. 16 października 2008 r. Na jego podstawie warunkiem przeniesienia Muzeum było zapewnienie mu nowej lokalizacji. Jednak już wkrótce, bo 30 lipca 2009 r., PKP S.A. wypowiedziało umowę użyczenia z 6 grudnia 1996 r., zawartą pomiędzy PKP a Muzeum Kolejnictwa². W treści wypowiedzenia czytamy „Żądamy zwrotu przez Muzeum przedmiotu użyczenia, tj. obiektów przekazanych Muzeum na podstawie «Protokołu zdawczo-odbiorczego» z dnia 21 stycznia 1997 r., w nieprzekraczalnym terminie do dnia 31 sierpnia 2009 r. Przedmiotowe żądanie dotyczy w szczególności budynków i budowli wraz z przyległymi terenami przy ul. Towarowej 1 w Warszawie (...)”. Dyrektor Muzeum natychmiast, bo już 5 sierpnia 2009 r., zakwestionował w piśmie do Zarządu PKP powyższe wypowiedzenie w całości. Było ono skuteczne, ponieważ Oddział Gospodarowania Nieruchomościami PKP wystąpił wkrótce o podjęcie rozmów w sprawie zawarcia umowy najmu na przedmiotową nieruchomość z terminem obowiązywania od 1 września 2009 r. Pierwsze spotkanie odbyło się już 11 sierpnia, następnie kolejne. W negocjacjach zawsze uczestniczyli przedstawiciele Samorządu Województwa Mazowieckiego.

Niestety, podjęte negocjacje nie przynosiły oczekiwanych rezultatów dla Muzeum. PKP, nie czekając na ich wypracowanie, zaczęło przysyłać już od września 2009 r. na adres placówki noty księgowe, obciążające je z tytułu odszkodowania za bezumowne korzystanie z terenu (pomieszczenia w budynku, teren, tory kolejowe). Łącznie kwota wynosiła ponad 60 tys. złotych miesięcznie (*opis spraw w rozdziale pt. „Sprawy sądowe”*).

Konferencja pt. „Warszawa Główna... i co dalej?” w Sali Lustrzanej Muzeum odbyła się 29 lutego 2012 r., w chwili kiedy problemy „egzystencjalne” Muzeum nabrzmiały, trudności piętrzyły się i nie było widać żadnego rozwiązania. W wydarzeniu udział wzięli: przedstawiciele organizatora – Marszałek Województwa Mazowieckiego, Urzędu Marszałkowskiego i Sejmiku, strony w sporze – PKP S.A., oraz reprezentujący: organy rządowe (Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Ministerstwo Gospodarki, Ministerstwo Sportu i Turystyki, Polską Organizację Turystyczną), Urząd m.st. Warszawy, Naczelną Organizację Techniczną i inne organizacje pozarządowe, uczelnie, placówki muzealne i media.

Marszałek Adam Struzik przedstawił cel debaty i zapewnił, że Samorząd Województwa Mazowieckiego jest zdeterminowany do tego, żeby Muzeum pozostało w dotychczasowej siedzibie³. Podkreślił, jak kuriozalny i absurdalny w skali kraju jest fakt powierzenia samorządowi w 1999 r. największego w Polsce Muzeum Kolejnictwa bez prawa do obiektu i do ziemi. Placówka kulturalna funkcjonuje więc w przestrzeni użytkowanej bezprawnie. Rzutuje to bardzo na jej działalność, m.in. uniemożliwia korzystanie z różnego rodzaju funduszy, także unijnych, przez co np. nie można było zmodernizować budynków oraz ekspozycji, zarówno wewnętrznej, jak i zewnętrznej, w skansenie, jak też niemożliwe było unowocześnianie sposobu komunikowania się z odwiedzającymi. Z kolei Samorząd Województwa nie może ponosić kosztów tych zmian, ponieważ nie posiada prawa własności do obiektów.

¹ Protokół konferencji w formule „okrągłego stołu” pt. „Warszawa Główna i co dalej...” (29 lutego 2012 r.).

² Wypowiedzenie umowy użyczenia przez PKP S.A. Muzeum Kolejnictwa w Warszawie z dnia 30 lipca 2009 r.

³ Wystąpienie Adama Struzika – Marszałka Województwa Mazowieckiego – przygotowane na konferencję pt. „Warszawa Główna i co dalej...” (29 lutego 2012 r.).

Marszałek zaprotestował przeciwko takiemu utrudnianiu funkcjonowania Muzeum przez PKP, jakie w owym czasie miało miejsce. Zwracał uwagę, że w placówce drzemie olbrzymi potencjał, co użytkownicy oraz właściciele terenu, na którym funkcjonuje, powinni brać pod uwagę. Łatwo jest zniszczyć dobro kultury, ale zbudować coś od podstaw jest bardzo trudno. Apelował, aby nie marnować dorobku wcześniejszych i obecnych pokoleń, zachować nasze dziedzictwo, chronić naszą tożsamość, nie pozwolić, aby wokół nas powstawały anonimowe, obce kulturowo obiekty, z którymi nie łączą nas żadne wspomnienia. Nasza historia to nasze korzenie, naród bez korzeni i pamięci ginie – podkreślił w swoim wystąpieniu marszałek Struzik. Wskazał, że Samorząd Województwa od początku konfliktu chronił Muzeum i czuł się odpowiedzialny za jego los. Widzi, jak inne kraje dbają o swoją historię, o zabytki, jak potrafią z nich korzystać, by stawały się rentowne i przynosiły zyski. Podkreślił, że jako organizator Muzeum ma możliwość obserwowania tej placówki. Docenia ogromne zaangażowanie jego zespołu, który w ostatnich latach wprowadził bardzo dużo zmian i unowocześnił placówkę, ożywił jej działalność. Zmiany były wprowadzane oczywiście w ramach możliwości, w ograniczonym zakresie. I kiedy trud włożony w funkcjonowanie Muzeum, poświęcenie, zaangażowanie, pracę, pasję wielu osób, a także wkład finansowy samorządu województwa zestawimy z chłodną kalkulacją PKP Nieruchomości, które traktują Muzeum jak zwykły podmiot gospodarczy – można poczuć frustrację.

Marszałek wyraził obawę, czy jeśli organizator i Muzeum przegrają sprawę w sądzie, to jedyną możliwą opcją będzie przejęcie Muzeum przez PKP z całym inwentarzem. Zaznaczył, że czuje się odpowiedzialny za swoją placówkę i ma nadzieję, że „okrągły stół” zainicjuje dyskusję na temat zagospodarowania tego miejsca w sposób, który poprawi jego atrakcyjność. Stąd propozycja i zachęta ze strony marszałka i Muzeum do konstruktywnego przemyślenia sprawy i znalezienia sposobu na takie wykorzystanie miejsca, aby stało się ono wizytówką regionu. Można brać pod uwagę np. projekty zagospodarowania tego obszaru stolicy, opracowane na Politechnice Warszawskiej. Wyraził opinię, że trzeba myśleć w sposób innowacyjny o przestrzeni miasta, wprowadzając rozwiązania łączące możliwości robienia biznesu z zachowaniem dziedzictwa kultury, czyniąc je przystępnym i atrakcyjnym. W nadchodzącej perspektywie finansowej Unii Europejskiej województwo mazowieckie raczej nie będzie miało dotacji na proste inwestycje. Natomiast będą dostępne środki na rewitalizację, środki zwrotne. Proponowana jest też rezerwa 5-procentowa na rozwój miast. Marszałek zauważył, że jeśli będziemy mieć dobre pomysły, wtedy pojawi się możliwość otrzymania środków. Ubiegać się o nie będzie mógł również kapitał prywatny. Na zakończenie podkreślił, że nie chodzi mu o wrogi nastawienie wobec PKP. Zachęca do myślenia nowoczesnego, do wyjścia poza schematyczne rozwiązania, polegające na sprzedaży gruntów, niszczeniu i budowaniu zupełnie od nowa komercyjnych inwestycji, bez szerszej koncepcji urbanistycznej.

Następnym mówcą był dyrektor Muzeum – Ferdynand Ruszczyk. Zaprezentował on pomysł zagospodarowania terenu między: Towarową, Kolejową, Alejami Jerozolimskimi i placem Zawiszy, przy uwzględnieniu istnienia tam Muzeum Kolejnictwa⁴. Jako inspiracje wskazane zostały różne rozwiązania adaptacji na muzea i inne instytucje dawnych dworców kolejowych w centrach miast. Przywołał tu przykłady śmiałych projektów architektonicznych, pełniących obecnie funkcje centrów naukowych w Europie: Londyn, Monachium, Paryż, Speyer, Walencja, Wiedeń. Mogą one posłużyć jako inspiracja do utworzenia Centrum przy Główniej, aby stać się dziełem wyjątkowym, przyciągającym rzesze turystów. Jego zdaniem ma szansę takim instytucjom dorównać, zwrócił jednak uwagę na obecny stan Muzeum i terenu wokół. Jest on niestety bardzo zaniedbany i zapuszczony, co znacznie odbiega od standardów światowych. Mówca podkreślił, że to może się zmienić. Już powstały różne projekty, m.in. na zlecenie Muzeum – koncepcja architektów: Tomasza Pisarskiego i Konrada Chmielewskiego. Także studenci Politechniki Warszawskiej, których promotorem była prof. Danuta Kłosek-Kozłowska, podjęli się stworzenia planów zagospodarowania obszaru przemysłowego przy Towarowej. Dyrektor podkreślił nieplanowaną zbieżność między obiema koncepcjami. W projekcie nowego obiektu na terenie pokolejowym, przy uwzględnieniu obszaru dziś zajmowanego przez Poczta Polska, miałyby się znaleźć: Centrum Techniki i Cywilizacji, Muzeum Kolejnictwa, dworzec zapasowy dla miasta Warszawy, dworzec turystyczny, część komercyjna. Przy tworzeniu Centrum warto byłoby skorzystać z doświadczeń muzeów branżowych, które wprowadziły liczne interesujące rozwiązania oraz wykorzystać potencjał pracowników naukowych. Takie spotkanie jest planowane na 16 marca br. w Muzeum.

Biznesplan zagospodarowania tej przestrzeni, wykorzystania w pełni potencjału miejsca miałyby powstać we współpracy z użytkownikiem wieczystym terenu – Spółką PKP. Dyrektor przedstawił mapę

⁴ Protokół konferencji w formule „okrągłego stołu” pt. „Warszawa Główna i co dalej...” (29 lutego 2012 r.).

terenu, na której zaznaczona została własność: skarbu państwa i spółek w wieczystym użytkowaniu: PKP, Poczty Polskiej, nowo powstałej 19. Dzielnicy. Taka sytuacja jasno ukazuje, że w celu właściwego rozwiązania sprawy przynależności gruntów i ich zagospodarowania do rozmów powinni przystąpić przedstawiciele użytkowników i właścicieli. Dyrektor Ruszczyk wyraził nadzieję, że „okrągły stół” jest wstępem do takich rozmów. Cały świat ratuje swoje zabytki i dziedzictwo, a my pozwalamy, aby w historycznym miejscu powstawały kolejne markety, biurowce lub inne bezimienne budowle. Kontynuował: „Drzemie tutaj olbrzymi potencjał, który powinien być wykorzystany dla dobra ogółu (...) Placówka ta jest potrzebna społeczeństwu. Potwierdza to popularność, jaką się cieszy. Na «Główny» przychodzą od lat całe rodziny, często z małymi dziećmi, na lekcje muzealne przyjeżdżają klasy z warszawskich i okolicznych szkół i przedszkoli, a także z całego kraju. Osoby te nie dotrą, jeśli zbiory zostaną przeniesione «gdzieś daleko». Obecna dostępność komunikacyjna Muzeum w znacznym stopniu przyczyniła się do bardzo dużego wzrostu liczby zwiedzających, łatwo tutaj dojechać tramwajem, autobusem, a nawet dojść pieszo od metra lub od dworców: Ochoty, Centralnego, Zachodniego. Muzeum wpisało się w warszawski pejzaż jako jeden ze stałych elementów zwiedzania miasta. Ogromne znaczenie ma tutaj również historia tego terenu. Obszar zajmowany przez Muzeum to magiczne miejsce, wypełnione wieloletnią historią. W obecnej lokalizacji znajduje się ono od 1972 r., do kiedy funkcjonował tutaj Dworzec Warszawa Główna. Muzeum zostało wówczas otwarte w poczekalni pasażerskiej budynku.

W placówce znajduje się dużo prywatnych zbiorów, związanych z koleją, które zostały przekazane przez rodziny osób zatrudnionych na kolei. Ich gromadzenie odbywa się od bardzo wielu lat. Wszystkie są skrupulatnie inwentaryzowane i udostępniane zwiedzającym na stałej ekspozycji lub podczas wystaw czasowych. Przykładem tego jest np. ekspozycja pt.: «Zapomniane Skarby» (2011), zorganizowana w związku z obchodami jubileuszu otwarcia Muzeum. Ofiarodawcy, oddając rodzinne pamiątki, wierzyli, że jest to dla nich najlepsze miejsce, gdyż instytucja będzie istniała i zaopiekuje się tymi cennymi eksponatami. To są moralne zobowiązania, których nie wolno lekceważyć (...)

Zmiana miejsca oznacza dla Muzeum jego likwidację. Kto bowiem pokryje koszty budowy nowego Muzeum? Skąd wziąć teren pod jego budowę? Znaczna część eksponatów to makiety, których ekspozycja wymaga dużych powierzchni. Obecnie dawny budynek dworca doskonale wypełnia tę funkcję. Ciężki tabor (razem 44 jednostki), w postaci lokomotyw, parowozów, wagonów, w tym wiele takich, które zachowały się, jako pojedyncze egzemplarze nie tylko w Polsce, ale również w Europie czy na świecie – może być wystawiany tylko na torach. Muzeum doskonale z tym sobie radzi, wykorzystując infrastrukturę dworca. Ewentualnej eksmisji nie udałoby się wykonać bez zniszczeń tego taboru. Kto poniesie za to odpowiedzialność? Trzeba pamiętać, że nasza obecna lokalizacja jest niezwykle atrakcyjna, a działka przy ulicy Towarowej warta jest ogromne pieniądze. Tym bardziej kusząca dla PKP jest wizja sprzedaży jej deweloperowi. Prawdopodobnie z ekonomicznego punktu widzenia byłaby to dla spółki bardzo korzystna transakcja, niestety zapomniano o konieczności i obowiązku ochrony dziedzictwa, tradycji oraz historii kolejnictwa”.

Mówca zaznaczył, że Muzeum ma poparcie zarówno samego marszałka województwa mazowieckiego – Adama Struzika, Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwa Dziedzictwa Narodowego, jak i wielu instytucji państwowych, przedmiotowych stowarzyszeń, placówek kultury oraz osób prywatnych. „Wszystkie te głosy dobitnie świadczą, że nasze Muzeum jest potrzebne. Codziennie odwiedzają nas setki zwiedzających z kraju, coraz więcej jest gości z zagranicy. To dla nich ciągle poszerzamy swoją ofertę”. Następnie dyrektor przytoczył liczby i wydarzenia: „W 2011 r. zwiedzających było blisko 70 tysięcy osób, tylko podczas «Nocy Muzeów» frekwencja wynosiła ponad 8300 gości. Stale wzrasta popularność lekcji muzealnych oraz innych projektów, skierowanych do dzieci i młodzieży, wzięło w nich udział ponad 11 tysięcy uczestników.

Placówka jest organizatorem wystaw czasowych oraz wielu imprez kulturalnych. Dlatego dyrekcja i zespół pracowników nie mogą pozwolić na to, żeby Muzeum tak po prostu zniknęło z kulturalnej mapy Warszawy. Zmiana lokalizacji jest oczywiście rozwiązaniem patowej na dzisiaj sytuacji. Brak niestety realnych pomysłów na nową siedzibę, która musi spełnić wiele warunków, aby pomieścić wielkogabarytowe eksponaty, m.in. niezbędna jest przestrzeń z infrastrukturą kolejową. Taka przeprowadzka byłaby ogromnym przedsięwzięciem logistycznym i finansowym. Niestety nikt nie chce się go podjąć, pomimo porozumienia (z 16 października 2008 r.), zawartego pomiędzy PKP S.A. a marszałkiem województwa mazowieckiego, w myśl którego opuszczenie przez Muzeum obecnej lokalizacji uzależnione było od zapewnienia mu nowej. W porozumieniu tym niestety nie znalazła się informacja, która jasno precyzowałaby, w czyjej gestii leży znalezienie wspomnianej siedziby”. Dyrektor Ruszczyk zaprezentował zebranym

wizję utworzenia Centrum Techniki i Cywilizacji. *Dokładniej o tym projekcie piszemy w rozdziale pt. „Projekty nowych obiektów na potrzeby Muzeum”.*

Następnym prelegentem była dr hab. inż. arch. Danuta Kłosek-Kozłowska, prof. nadzw. na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej⁵. Przedstawiła ona temat dotyczący przestrzeni publicznej centrum Warszawy w kontekście wartości przestrzennych ulic Towarowej-Okopowej oraz koncepcji zagospodarowania terenów pokolejowych Dworca Warszawa Główna, zawartej w pracy dyplomowej pani Katarzyny Kot, której była promotorem. Wskazała na niewykorzystany potencjał kulturowy miejsca, gdzie znajduje się Muzeum Kolejnictwa, z pozycji architekta-urbanisty i historyka urbanistyki, mającego spójną wizję kształtowania przestrzeni stolicy w oparciu o jej historyczne dziedzictwo. *Prezentacja wystąpienia jest zamieszczona w rozdziale pt. „Dworzec Warszawa Główna. Historia i koncepcje zagospodarowania przestrzeni”.*

Ważny głos w dyskusji należał do Janusza Dyducha – wiceprezesa Naczelnej Organizacji Technicznej Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych⁶. Na wstępie wyraził on swoje uznanie dla dyrektora Ruszczyca i podkreślił, że zarówno sprawa spuścizny kolejowej, jak i Muzeum jest niezmiernie ważna dla środowiska, które reprezentuje. Przytoczył kilka istotnych, jego zdaniem, stwierdzeń z uchwały Kongresu Techników Polskich (maj 2011 r.), w którym uczestniczył prezydent RP Bronisław Komorowski: „Ochrona dziedzictwa narodowego (...), a przede wszystkim polskiej myśli inżynierskiej, polskich inżynierów wymaga zwiększenia nadzoru ze strony Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz innych resortów”. *Postulaty znajdują się w rozdziale pt. „Projekty nowych obiektów na potrzeby Muzeum”.*

Spór sądowy prezes uznał za ostateczność. Jego zdaniem elementem niezbędnym do przełamania istniejącego impasu organizacyjnego jest powołanie niezależnego patrona działań. Mógłby nim zostać prezes Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, stałby się on promotorem doprowadzenia sprawy nowej inwestycji do stanu realności, uwzględniającej aspekty prawne i formalne. Prelegent zaproponował nazwanie tego obiektu – **Centrum Cywilizacji i Techniki**, gdyż technika jest wynikiem cywilizacji. Jego zdaniem, patronat nad obiektem powinien objąć Prezydent RP.

Bardzo istotne stanowisko w przedstawionej problematyce zajął dr inż. arch. Daniel Załuski – adiunkt na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej⁷. Jest on autorem publikacji na temat przebudowy dawnych dworców i terenów pokolejowych. Pełni funkcję weryfikatora kilkadziesiątu projektów dworców kolejowych w Polsce. Dwa lata wcześniej został zaangażowany do opracowania przekształcenia dworców pokolejowych w Tczewie z myślą przeniesienia tam Muzeum Kolejnictwa. Ponieważ prelekcja dotyczyła uwarunkowań zagospodarowania terenów pokolejowych – *jej treść znajduje się w rozdziale pt. „Dworzec Warszawa Główna. Historia i koncepcje zagospodarowania przestrzeni”.*

Ostatnim punktem programu była dyskusja. Jako pierwszy głos zabrał Tomasz Sławiński – dyrektor Zespołu Rozwoju Regionalnego w Mazowieckim Biurze Planowania Regionalnego⁸. W kontekście poruszonych problemów zaoferował on poparcie dla działań Muzeum Kolejnictwa oraz stworzenia Centrum Techniki i Cywilizacji, gdyż te inicjatywy wpisują się w strategię rozwoju województwa mazowieckiego i w plany zagospodarowania przestrzennego Warszawy, w których szczególnie podkreślane są funkcje tworzące metropolię.

Mówca zwrócił uwagę na to, że strategia rozwoju województwa mazowieckiego i plan zagospodarowania przestrzennego województwa są obecnie nowelizowane. Warto zatem, aby przedstawione podczas spotkania projekty zostały zgłoszone do obu dokumentów. To dałoby możliwość pozyskiwania środków na ich realizację. Tego typu założenia są zgodne z priorytetami, które przyświecają regionom tzw. przejściowym, w tym mazowieckiemu.

Wiceprezes Polskiej Organizacji Turystycznej Elżbieta Wąsowicz-Zaborek podkreśliła, że Muzeum Kolejnictwa jest istotnym punktem turystycznym Warszawy⁹. Przeniesienie go w inne miejsce, poza miasto, byłoby dużą szkodą dla rozwoju turystyki w śródmieściu. Niezależnie od formuły funkcjonowania w postaci Muzeum Kolejnictwa lub Centrum Cywilizacji i Techniki realizację należy podjąć, ponieważ ten-

⁵ Wystąpienie dr hab. inż. arch. D. Kłosek-Kozłowskiej, profesor nadzw. na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej, podczas konferencji „Warszawa Główna... i co dalej?” (29 lutego 2012 r.).

⁶ Wystąpienie J. Dyducha, Wiceprezesa Naczelnej Organizacji Technicznej Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, podczas konferencji „Warszawa Główna i co dalej?” (29 lutego 2012 r.), na podstawie protokołu z konferencji.

⁷ Protokół konferencji w formule „okrągłego stołu” pt. „Warszawa Główna i co dalej...” (29 lutego 2012 r.).

⁸ Ibidem.

⁹ Ibidem.

dencja światowa jest taka, że obiekty przemysłowe przystosowywane są do funkcji turystycznych lub użytecznych i stanowią niebywałą atrakcję, co gwarantuje stale wzrastającą frekwencję odwiedzających. Przykładem tego jest Manufaktura w Łodzi, która otrzymała Złoty Certyfikat nadawany przez Polską Organizację Turystyczną, mimo zarzutów o nagradzanie centrum handlowego.

Szymon Walczak, założyciel i prezes Stowarzyszenia Przyjaciół Muzeum Kolejnictwa, poinformował, że jego członkowie w 2011 r. zainicjowali akcję zbierania podpisów w celu ratowania placówki¹⁰. W jej wyniku udało się zebrać blisko 7000 głosów poparcia. Inną inicjatywą Stowarzyszenia jest inwentaryzacja obiektów infrastruktury kolejowej w Dęblinie. Podstawą powstania tej idei jest degradacja wielu cennych obiektów w skali kraju, należących do PKP. Podkreślił, że Stowarzyszenie widzi jako jedyną odpowiednią lokalizację dla Muzeum – tę obecną. Jest to bowiem miejsce z ogromną tradycją, ważne historycznie, w którym czuć ducha kolei. Zapewnił, że Stowarzyszenie nadal będzie wspierać Muzeum, m.in. zamierza rozpocząć akcję pisania listów do różnych instytucji w formie apelu społecznego, w celu wyrażenia głosu sprzeciwu wobec likwidacji Muzeum Kolejnictwa w dotychczasowym miejscu.

Grzegorz Pietruczuk – radny Sejmiku Województwa Mazowieckiego – stwierdził, że PKP będzie dążyło do sprzedania nieruchomości, zajmowanej przez Muzeum, ponieważ jest ona bardzo intratna. Nie można liczyć na dobrowolne przekazanie nieruchomości. Proces sądowy może toczyć się latami, w tym czasie Muzeum będzie powoli podupadać. Zauważył, że na konferencji nie pojawili się zaproszeni posłowie, senatorowie, przedstawiciele rządu w randze ministrów, a również oni powinni się interesować omawianą kwestią. Bez pomocy premiera rządu ten spór, w który oprócz PKP zaangażowana jest spółka Poczta Polska, nie zostanie konstruktywnie zakończony. Jego zdaniem wartą do rozważenia koncepcją jest stworzenie spółki ww. spółek z sejmikiem wojewódzkim. Wtedy każdy z podmiotów byłby udziałowcem projektu, żaden nie poczułby się pominięty. Takie porozumienie byłoby lepsze niż droga sądowa, na której rozstrzygnięcie trzeba czekać latami. Grzegorz Pietruczuk zaapelował, aby po spotkaniu został wystosowany przez strony komunikat o chęci porozumienia i wspólnego rozwiązania koncepcyjnego dla spornego terenu. Jeśli to się nie uda, wówczas warto zastanowić się nad planem awaryjnym.

Marszałek Adam Struzik, odnosząc się do wypowiedzi w dyskusji, przytoczył ważne fakty z historii Muzeum¹¹. W 1998 r. nastąpiła reforma administracyjna kraju. W jej wyniku samorząd przejął zarządzanie nad wieloma instytucjami kultury, w tym Muzeum Kolejnictwa. Wszystkie placówki zostały przekazane z majątkiem ruchomym i nieruchomym. Wyjątkiem było Muzeum Kolejnictwa, w 1995 r. wojewoda zgodził się na oddanie w wieczyste użytkowanie przez PKP gruntu należącego do skarbu państwa, na którym znajduje się przedmiotowa siedziba. Początkiem współpracy powinno być ustalenie kwestii własności majątku na rzecz Muzeum. Bez tego nie ma możliwości podjęcia jakichkolwiek działań. Decyzję o uchyleniu zgody wojewody może podjąć tylko minister infrastruktury, a zatem sprawa musi toczyć się na najwyższym szczeblu państwowym. Już raz było wystąpienie do ministra w tej kwestii, ale niestety z negatywnym zakończeniem. Dlatego postępowanie zostało przekazane do Sądu Administracyjnego. Jeśli uda się odzyskać grunty dla Muzeum, wówczas możliwe stanie się nawiązanie współpracy z PKP i Poczta Polska w celu realizacji ambitnego projektu wspólnego zagospodarowania przestrzeni. Dotychczas podejmowane działania to albo usiłowanie wyeksmitowania Muzeum, albo próba wskazania innego miejsca, w którym Muzeum ma własnym kosztem wybudować sobie nową siedzibę, albo propozycja wykupu terenu przez organizatora – samorząd województwa mazowieckiego. Jest to sytuacja absurdalna i w pierwszej kolejności ten absurd należy wyprostować. Wtedy droga do dyskusji zostanie otwarta.

Marszałek wyraził swoje zdziwienie dotyczące koncepcji przeniesienia Muzeum Kolejnictwa do Tczewa, o czym, jak twierdzi, nigdy wcześniej nie słyszał i nie wie, w jaki sposób mogłoby to nastąpić, gdyż w ustawie o samorządzie województwa zapisane jest, że interesy prawne samorządu są uzgadniane sądowo i konstytucyjnie. Jedyną propozycją potencjalnie możliwą było przeniesienie Muzeum na ulicę Grodzieńską, ale również ona okazała się z różnych względów nierealna. Usunięcie instytucji z obecnej lokalizacji przeczy idei uczciwości oraz sprawiedliwości społecznej i prawnej.

Marszałek wyjaśnił też przedstawioną na początku spotkania koncepcję finalnego przejścia Muzeum przez PKP. Może to nastąpić w wyniku toczących się działań – trwających procesów o eksmisję, żądania zapłaty czynszu – w tej sytuacji Muzeum może zostać bez pieniędzy i wówczas w wyniku licytacji wszystko, wraz z kolekcją, trafi do PKP.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Protokół konferencji w formule „okrągłego stołu” pt. „Warszawa Główna i co dalej...” (29 lutego 2012 r.).

W odpowiedzi na wyżej przedstawione argumenty mówców, głos zabrała Teresa Pyzik – dyrektor, pełnomocnik Zarządu PKP S.A. ds. nieruchomości¹². Z wielką aprobatą wyraziła się na temat wypowiedzi profesor Danuty Kłosek-Kozłowskiej. Zapewniła, że podziela poglądy zawarte w jej wystąpieniu, zwłaszcza to, że dawne dworce to obiekty, wokół których postępuje rewitalizacja przestrzenna, oraz że społeczeństwa lokalne muszą odzyskać sprawność społeczną i ekonomiczną. Natomiast nie podziela opinii marszałka Adama Struzika i dyrektora Ferdynanda Ruszczyca. Jej zdaniem obecne fakty dot. Muzeum Kolejnictwa wynikają z wprowadzonych w kraju w ostatnim 20-leciu uregulowań prawnych, w tym dotyczących prawa własności do nieruchomości. Ustawodawca przesądził, że PKP stało się spółką prawa handlowego, co rodzi określone konsekwencje. Zgodnie z przepisami prawa cywilnego podmioty funkcjonujące na rynku (samorządowe, państwowe) muszą się stosować do przepisów prawa cywilnego.

PKP od paru lat prowadzi rozmowy z Muzeum i samorządem wojewódzkim i w odczuciu przedstawicieli PKP to strona Muzeum uchyla się od dążenia do uregulowania stosunków prawnych. W sytuacji, kiedy placówki nie stać na zapłatę czynszu w wys. 65 tys. złotych, to właśnie PKP proponuje inne lokalizacje, tańsze. To nie kolej poszła pierwsza do sądu, lecz samorząd województwa podjął działania w celu stwierdzenia nieważności decyzji uwłaszczeniowej. Ustawa o gospodarce nieruchomościami przesądziła o przejściu w wieczyste użytkowanie terenu przez PKP i według dyrektora decyzja ta jest nie do uchylecia. Jej zdaniem zamiast walczyć, warto zdać sobie sprawę z rzeczywistego stanu aktualnego i spróbować znaleźć inne rozwiązanie w oparciu o obowiązujący stan prawny, aby osiągnąć porozumienie. Dyrektor, odnosząc się do pomysłu przeniesienia Muzeum do Tczewa, wyjaśniła, że kolej przekazała miastu nieruchomość w trybie przepisów ordynacji podatkowej, w wyniku czego jego prezydent wystąpił z takim wnioskiem do PKP. W odpowiedzi został poinformowany, że z taką propozycją musi zwrócić się do marszałka województwa mazowieckiego.

Marszałek województwa ustosunkował się do wypowiedzi dyrektora PKP, podkreślając, że Muzeum Kolejnictwa powinno być przekazane do Samorządu Wojewódzkiego z całym majątkiem, a nie tylko w postaci ludzi i inwentarza¹³. W jego odczuciu to PKP powinno zależeć na uregulowaniu kwestii własnościowych, ale nie na zasadzie propozycji szukania nowej lokalizacji dla Muzeum, ponieważ jest ono instytucją pielęgnującą tradycje PKP.

O pozostanie Muzeum walczy też Polskie Towarzystwo Historii Techniki. Jego prezes Wiesław Depczyński przypomniał, że w 2010 r.¹⁴ Towarzystwo zgłosiło placówkę do Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w celu wpisania do rejestru zabytków. We wniosku zostały wymienione następujące budynki: hala odjazdowa, układ torowy z zachowaną grupą torów przyjazdowo-odjazdowych, perony, żuraw wodny i grupa torów dawnego dworca pocztowego. Sprawa została niestety zakończona odmownie w lipcu 2011 r. Towarzystwo skierowało odwołanie w tej sprawie, na jego podstawie wojewódzki konserwator przekazał sprawę do Departamentu Ochrony Zabytków MKiDN. Na razie nie ma odpowiedzi w tym temacie.

Ponownie głos zabrała dyrektor Teresa Pyzik w kwestii zagospodarowania przedmiotowych terenów¹⁵. Powiedziała, że miasto jest na etapie uchwalania planów na obszarze o nazwie „Czyste”, ale nie uwzględniło w nim terenów kolejowych. W związku z tym sytuacja jest następująca: PKP ma uregulowany stan prawny odnośnie do nieruchomości, na której zlokalizowane jest Muzeum, finalizuje regulację stanu prawnego nieruchomości wzdłuż ul. Kolejowej do dworca Warszawa Zachodnia. Część terenów będzie podlegała podziałom, w związku z tym powstaną nowe nieruchomości, na które PKP lub inwestor wystąpią o warunki zabudowy na podstawie przedstawionej koncepcji zagospodarowania. Szczęśliwice mają uregulowany stan prawny na rzecz skarbu państwa, teraz PKP stara się o takie ustanowienie na rzecz spółki.

Z ramienia PKP wypowiedział się jeszcze Dariusz Zduńczyk – dyrektor Zakładu Gospodarowania Nieruchomościami PKP S.A.¹⁶ Stwierdził, że spółka została powołana w określonym celu – zakończenia procesu restrukturyzacji dawnego, ogromnego przedsiębiorstwa. I oprócz działalności transportowej pełni również funkcję likwidatora, w ramach którego ma zbyć nieruchomości i spłacić długi. Zdaniem dyrektora, PKP proponowało najkorzystniejsze rozwiązanie – najpierw uregulowanie zaległych

¹² Protokół konferencji w formule „okrągłego stołu” pt. „Warszawa Główna i co dalej...” (29 lutego 2012 r.).

¹³ Ibidem.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Ibidem.

opłat za czynsz i podpisanie krótkoterminowej umowy (na 5 lat) w oparciu o koszty. Pozwoliłoby to na szukanie rozwiązania, najlepiej ze wskazaniem na sprzedaż spornego terenu, wartego kilkaset milionów złotych, gdyż to dałoby PKP możliwość spłacenia swoich długów. Podkreślił, że inwestycja w przedstawione podczas spotkania projekty wymagałaby nakładu dużo większych kosztów niż koszt gruntów, na których założenie miałyby powstać, a jego budowa trwałaby lata. W przypadku konieczności przeniesienia taboru PKP deklaruje pokrycie części kosztów.

Spotkanie zakończył dyrektor Ruszczyk¹⁷. Podkreślił, że podobnie jak inni przemawiający jest również za podjęciem dialogu. Wyraził nadzieję, że choć brakuje niektórych zaproszonych ważnych gości, to jednak propozycje i argumenty, jakie podczas konferencji zostały przekazane, dają szansę nawiązania konkretnych rozmów i rozpoczęcia wdrażania rozwiązań. Dyrektor podziękował wszystkim uczestnikom konferencji, a w szczególności pracownikom naukowym – profesor Danucie Kłosek-Kozłowskiej, dr Danielowi Załuskiemu i magister Katarzynie Kot – za ich badania i projekty. Podkreślił, że nowe wizje i pomysły, a także spotkanie, jakie ma się odbyć już 16 marca odnośnie do Centrum Techniki i Cywilizacji, pozwalają pozytywnie myśleć o przyszłości pokolejowego terenu między Towarową a Dworcem Zachodnim.

Podsumowując, stwierdził, że w najbliższej przyszłości niezwykle ważna jest decyzja Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego odnośnie do użytkowania terenów skarbu państwa, na których znajduje się placówka. Propozycję PKP – podpisania umowy na 5 lat, przyjmuje z zadowoleniem, wnioskując o dłuższą perspektywę, żeby zdążyć z wybudowaniem nowej siedziby i przeniesieniem kolekcji. Stwierdził, że gdyby Muzeum miało status instytucji rejestrowej, czynsz za dzierżawę terenu nie byłby naliczany. Wyraził opinię, że w przyszłości powinna odbyć się następna konferencja na temat istnienia Muzeum. Z obecnej perspektywy trzeba stwierdzić, że tego planu niestety nie udało się wcielić w życie.

¹⁷ Ibidem.

Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała

DWORZEC WARSZAWA GŁÓWNA. HISTORIA I KONCEPCJE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENI

Obecna lokalizacja Muzeum przy ul. Towarowej 3 w Warszawie uznana została za najlepszą w porównaniu z innymi siedzibami, proponowanymi głównie przez PKP S.A. Wzgląd na to mają historyczne uwarunkowania oraz świetna komunikacja.

Naukowymi pracami nad tym terenem zajmuje się dr hab. inż. arch. Danuta Kłosek-Kozłowska, profesor nadzw. na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej, prelegent podczas konferencji pt. „Warszawa Główna... i co dalej?“, zorganizowanej 29 lutego 2012 r.¹ W swojej prelekcji przedstawiła temat dotyczący przestrzeni publicznej centrum Warszawy w kontekście wartości przestrzennych ul. Towarowej – Okopowej oraz koncepcji zagospodarowania terenów pokolejowych dworca Warszawa Główna, zawartej w pracy dyplomowej Katarzyny Kot, której była promotorem. Wskazała na niewykorzystany potencjał kulturowy miejsca, w którym znajduje się Muzeum Kolejnictwa z pozycji architekta-urbanisty i historyka urbanistyki, mającego spójną wizję kształtowania przestrzeni Warszawy w oparciu o jej historyczne dziedzictwo. Podkreśliła, że zbieg dzielnic Śródmieścia i Woli wyznaczony w strukturze miasta granicą ulic Towarowej i Okopowej, z przylegającym zdegradowanym obszarem pokolejowym z obiektem Muzeum, jest śladem po XVIII-wiecznych okopach marszałka Lubomirskiego, zlikwidowanych na przełomie XIX i XX w. W tym czasie tereny po dawnych fortyfikacjach miasta europejskie wykorzystywały, tworząc nowoczesne założenia urbanistyczne (Ring – Wiedeń, bulwary – Paryż) lub zieleni (Kraków – Planty, Florencia). Warszawa, z uwagi na trudne dzieje, nie przekształciła ich w atrakcyjny kompozycyjnie sposób.

W tym miejscu warto przypomnieć losy tego obszaru, które przyczyniły się do jego stanu obecnego. W związku z uruchomieniem pierwszej kolei w Warszawie – Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (1845 r.), jej tory poprowadzono tu już w 1844 r. przez grunty wsi Czyste. Czternaście lat później zostały oddane nowe linie – Kolej Warszawsko-Petersburska i Kolej Warszawsko-Bydgoska. Miasto stało się wówczas centrum przepływu ładunków na osi wschód-zachód, zarówno w transporcie tranzytowym, jak i docelowym, co przynosiło duże dochody. Dotychczas użytkowana stacja, znajdująca się przy Dworcu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej (na rogu ulicy Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich) miała za małą przepustowość. W tej sytuacji Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej postanowiło o budowie nowej. Pod uwagę wzięto konieczność połączenia na terenie miasta dróg żelaznych o różnej szerokości toru za pomocą jednej drogi żelaznej, zwanej Drogą Obwodową, oraz powstanie największego w Królestwie Polskim ośrodka przemysłu włókienniczego w Łodzi, który wymagał szybkiej obsługi transportowej.

Na lokalizację stacji wybrano tereny za rogatkami miasta, położone we wsi Czyste. Otwarto ją 1 października 1875 r. Cały teren, sięgający aż do ulicy Siennej, ogrodzono ceglanym murem. W 1882 r. doprowadzono tu linię miejskiego tramwaju konnego z pl. Teatralnego. Wkrótce ulicę Okopową wybrukowano kamieniem. Na dworzec składały się: magazyny, rampy i inne budynki kolejowe, usytuowane przy bocznicach kolejowych, doprowadzane od 1875 r. do wału miejskiego marszałka Lubomirskiego. Obszar ten powszechnie określano od tego czasu aż do lat 60. XX wieku „Syberią”. Nazwa ta wywodzi się od dwóch okoliczności. Jedna jest związana ze zsyłką Polaków w głąb Rosji za pośrednictwem linii obwodowej, druga od ciężkiej, katorżniczej pracy przy przeładunku towarów, trwającym często dwanaście godzin dziennie, bez względu na warunki atmosferyczne.

Ciekawy opis tego terenu został zamieszczony na łamach biuletynu „Stacji Muzeum”²: „Dość wyobrazić sobie setki, tysiące worków, skrzyń, pakunków, przenoszonych ręcznie, a także przetrzucane łopatami tony węgla, który był wówczas najważniejszym surowcem sprowadzanym do Warszawy. Stąd wyjeżdżały w świat głównie wyroby metalowe, maszyny, wyroby spożywcze (np. piwo z browarów Kijok i Comp, Haberbusch, Schiele) i artykuły farmaceutyczne z fabryki Henryka Klawe (to od jego nazwiska

¹ Wystąpienie dr hab. inż. arch. D. Kłosek-Kozłowskiej, profesor nadzw. na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej, na konferencji pt. „Warszawa Główna... i co dalej?” (29 lutego 2012 r.).

² Tu była „Syberia...”, (oprac.) M. „Bard” MacLeod, M. Fudała, Biuletyn „Stacja Muzeum” nr 2/2016, s. 6-7.

pochodzi słowo «klawe», oznaczające coś dobrego, fajnego). Dopiero w 1959 r. robotnicy, pracujący na «Syberii», dostali wózki ręczne, ale i tak ładowanie i rozładowywanie wagonów odbywało się za pomocą silnych rąk i pleców. Pogląd, że nazwa pochodzi od transportów zesłańców na Sybir, jest miejską legendą, gdyż przed uruchomieniem Kolei Obwodowej w 1877 r., jeżeli więźniowie byli transportowani, to z Dworca Terespolskiego (dziś Dworzec Wschodni) lub Petersburskiego (Warszawa Wileńska), a przed zbudowaniem linii kolejowej wożeni byli kibitkami lub szli pieszo.

Po wybudowaniu Kolei Obwodowej znacznie bliżej Cytadeli był Dworzec Kowelski, którego bocznicę wraz z komorą celną oraz plac broni były usytuowane między ulicami: Dzika, Stawki, Inflancka a torami Kolei Obwodowej, natomiast od wschodu ograniczone Fortem Traugutta. Z tego powodu wywózkę zesłańców należy bardziej wiązać z tymi miejscami. Geograficznie «Syberia» zaczynała się od ulicy Przy Okopach (obecna Przyokopowa), biegła wzdłuż Okopów Lubomirskiego, od wschodu ograniczała ją brukowana ulica Towarowa, która swoją nazwę od 1890 r. zawdzięcza wybudowanym tu składom, magazynom i placom przeładunkowym. Jej przebieg ograniczał się do dzisiejszej wschodniej jezdni, przecinały ją tory bocznic zakładów Bormanna i Szwede, składu materiałów żelaznych i fabryki Hantkego, a za ulicą Sienną (od strony pl. Zawiszy) do Towarzystwa Hartwig, zajmującego się transportem.

Wzdłuż ulicy Towarowej aż do Grzybowskiej, ciągnęły się bocznicę kolejowe, między innymi do elektrowni tramwajów warszawskich na Woli (dziś Muzeum Powstania Warszawskiego). Rozbudowywana stacja towarowa, jak możemy wyczytać w źródłach, kosztowała niebagatelną sumę 316 266 rubli w złocie, miała 30 km szyn oraz 99 rozjazdów. Postawiono osobne magazyny dla towarów wychodzących i przychodzących, budynki administracyjne oraz gospodarcze. Przestrzeń magazynowa była dwojakiego rodzaju, ogólnodostępna lub dzierżawiona przez konkretną firmę. Od ulicy Przyokopowej zbudowano murowaną rampę do załadunku i wyładunku zwierząt. Równoległe do głównej linii Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej stały magazyny zbożowe. Cały ten teren był ogrodzony ceglany murem, odcinając tereny kolejowe od zabudowy miejskiej. Po drugiej stronie torów głównych kolei wiedeńskiej miała swoją bocznicę (wybudowaną na początku XX w.) wąskotorowa Kolej Grójecka (tor biegł przez miasto od dzisiejszego pl. Unii, ulicami Polną i Nowowiejską do torów Wiedeni). «Syberia» była oddzielnym światem, miała swoich ludzi, stróżów, kolejarzy, a przede wszystkim ładowaczy, ludzi zaprawionych w ciężkiej pracy, a co za tym idzie – silnych. Olgierd Budrewicz w reportażu wspomina człowieka, który podnosił ciężar o wadze 200 kg.

Miała też «Syberia» swoją ciemną stronę. Konflikty czasem rozwiązywał tu nóż czy kastet, pito «na umór», nie każdy ładunek zdejmowany z wagonów trafiał do właściciela, a w okolicy ulicy Towarowej grasowali tzw. potokarze (złodzieje kradnący towar z wozów). Często trafiał on od razu na pobliski Kercelek do paserów (plac Kercelego – bazar, dziś nieistniejący, leżący między ulicami Leszno i Ogrodową). Innym rodzajem szabrowników byli, mieszkający najczęściej przy ulicy Kolejowej, złodzieje węgla, «trudniący» się tym procederem, czasem i przez kilka pokoleń”.

We wrześniu 1939 r. teren ten stał się celem niemieckich ataków bombowych. Ich skutki Niemcy szybko naprawili i użytkowali całą infrastrukturę do czasu wybuchu Powstania Warszawskiego, po którym pozostały tu zgliszcza. Po zakończeniu II wojny światowej «Syberia» szybko wróciła do swojej wcześniejszej funkcji i pełniła ją przez wiele lat. Pobudowano nowe baraki, szopy, magazyny, a w 1946 r. otwarto nowy budynek dworca Warszawa Główna, obecnie siedziba Stacji Muzeum.

W czasie II wojny światowej i tuż po niej «Syberia» stała się źródłem towaru, dostarczanego na warszawskie bazy. Warto wspomnieć tu opisany przez nieodżałowanego kronikarza warszawskiego – Wiecha – w «Cafe pod Minogą» handel zółtami, czy też w filmie pt. «Dom» Janickiego i Mularczyka, zdobywany pokątnie cukier w pierwszych latach powojennych.

Po wojnie «Syberia» zaczęła się kurczyć, zniknęły zakłady Hantkego, w miejscu gdzie był Hartwig, powstała drukarnia «Dom Słowa Polskiego», zniknęły zakłady Bormanna i Szwede, choć ładowacze jeszcze przez prawie piętnaście lat dźwigali na swych barkach towary płynące do odbudowującej się stolicy. Powoli szykowano się do zmiany charakteru Woli, powstawały nowe budynki mieszkalne, a wąska, pełna ciężarówek i wozów Towarowa, nie spełniała oczekiwań rozwijającego się miasta.

W 1959 r. Olgierd Budrewicz relacjonował: «Na terenie między Dworcem Głównym a ulicą Grzybowską znajduje się 14 torów bocznic (nie licząc różnego rodzaju przedsiębiorstw), z czego dziewięć przypada na tzw. węglową, pięć zaś na 'Syberię', granicą obu obszarów jest Sienna, ulica widmo, która zaczyna się na przy Kolejowej, urywa na Towarowej, by nagle pojawić się od Miedzianej (...). Powoli, powoli pędzą segmenty wagonów: wśród chmur kurzu, holendrują ciężarówki, niby ilustracja do filmu 'Baza ludzi umarłych', rżą konie, trzeszczą furmanki, dźwięczą gwizdki kolejarzy. Miejscem, w którym

przesiadywała społeczność 'Syberii', był bar dworcowy, stojący na rogu ulicy Srebrnej i Towarowej. Tam półświatek załatwiał ciche interesy, tam ładowacze wpadali 'na jednego'».

W 1962 r. rozpoczęto proces zmian okolic «Syberii», m.in. poszerzenie ulicy Towarowej. Zaczęto likwidowanie kamienic, które nie spełniały ówczesnych wymogów estetycznych, zamknięto mieszczące się w tej okolicy dwie kuźnie oraz pięć stajen, usunięto jedenaście bocznic wraz z magazynami. Należały one m.in. do: Spółdzielni Pracy «Zbiornica Surowców Wtórnych» i Rejonowej Zbiornicy Żłomu (Kolejowa 71), Przedsiębiorstwa Handlu Opałem (Towarowa 13), Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Handlu Meblami na Przyokopowej (sześciokondygnacyjny magazyn z końca XIX w.), PKS-u (Towarowa 23 – magazyny) i DOKP Warszawa (kilkukondygnacyjny budynek z XIX w., do którego szczytowej ściany dobudowano budynek Dworca Głównego). Na wiele lat pozostała tylko dawna bocznic przedwojennej fabryki «Parowóz», po wojnie – zakłady im. Waryńskiego, zburzono bar dworcowy, zniknął gwar i klimat dawnej «Syberii», dziś jej resztki można obejrzyć w okolicy Muzeum. Na pewno mało kto wie, że takim śladem jest betonowy filar bramy wjazdowej na ten teren, znajdujący się na ulicy Towarowej u wylotu ulicy Srebrnej”.

Niezwykle ważnym argumentem za pozostawieniem w tej przestrzeni Muzeum Kolejnictwa jest funkcjonowanie w tym budynku przez lata dworca Warszawa Główna – przez wiele lat po wojnie najważniejszego dla stolicy³. Jego inauguracja nastąpiła 12 lipca 1946 r. Aktu otwarcia dokonał ówczesny minister komunikacji – Jan Rabanowski. „Było to bardzo ważne wydarzenie dla Warszawy, ponieważ w czasie II wojny światowej infrastruktura kolejowa stolicy została doszczętnie zniszczona przez hitlerowskie Niemcy. Na liście do unicestwienia znalazł się także użytkowany przez okupantów gmach dworca Warszawa Główna (Warschauer Hauptbahnhof), mieszczący się w Alejach Jerozolimskich, oraz należące do tego kompleksu wiadukty i tunel linii średnicowej. Obiekty te zostały wysadzone w powietrze po upadku Powstania Warszawskiego w 1944 r.

O wyborze tej lokalizacji przy ulicy Towarowej na budowę nowego dworca zdecydowała możliwość wykorzystania budynków i układu torowego Stacji Towarowej, zbudowanej w 1875 r. na potrzeby Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Teren ten uległ stosunkowo niewielkim zniszczeniom, ponieważ zapewne do końca wojny miał służyć armii Rzeszy na cele ewakuacji z miasta. Na potrzeby Tymczasowego Dworca Głównego uruchomiono jeden peron i dwa tory: przyjazdowy i odjazdowy oraz oddano do użytku prowizoryczny dworzec, adaptując na to ocalałe budynki magazynowe. Pierwszy pociąg wyruszył stąd do Skierniewic już 2 lipca 1945 r., a następnego dnia odprawiono 21 pociągów. Bardzo szybko przystąpiono do budowy nowego gmachu dworca Warszawa Główna. **Projekt dworca został opracowany w Wydziale Budynków Ministerstwa Komunikacji w latach 1945-1946, głównym architektem był inż. Wiktor Ballogh**, znany z przedwojennych projektów zarówno kamienic, jak i dworców kolejowych. Założenia planowanego obiektu miały spełniać następujące warunki: dworzec typu czołowego, połączony z pawilonami bocznymi, przebudowanymi z nieistniejących magazynów Stacji Towarowej i określone usytuowanie torów odjazdowych i przyjazdowych.

Hołdując najlepszym wzorcom polskiego modernizmu, Wiktor Ballogh zaprojektował nowoczesną halę z dwoma wejściami: pomocniczym (północnym) i głównym (południowym) od strony placu postojowego, przeznaczanego na postój taksówek i podjazd pasażerów. Z placu było bezpośrednie przejście na perony osobowe poprzez kilka bram. Wewnątrz dworca umieszczono 10 kas, dwa kioski, zakład fryzjerski, pomieszczenia recepcyjne i służbowe oraz toalety. Po stronie południowej i północnej hali znajdowały się dwie antresole o powierzchni 150 m² każda. Na antresoli południowej znajdowała się czytelnia, a na północnej bufet.

Budynek posiada charakterystyczną konstrukcję przykrycia dachem w kształcie łuku, a jego sklepienie wykonane jest z drewna. Architekt położył nacisk na funkcję, jaką ma spełniać hala, pomijając jakiegokolwiek ozdoby. Budynek zwracał uwagę swoim rozmachem i przestronnością wnętrza. Wymiary hali to 62x16 m i wysokość 11 m, łączna powierzchnia – 600 m². Dworzec Główny stał się centrum komunikacyjnym, będącym znakiem rozpoznawczym nie tylko dla warszawiaków. Funkcja, jaką pełnił, ściągała tłumy ludzi, zarówno podróżnych, jak i im towarzyszących. W latach 1948-1950 dworzec obsługiwał od 100 do 120 pociągów na dobę.

W 1955 r. zaczęto wprowadzać zmiany w układzie pomieszczeń dworca, poprzez jego rozbudowę i modernizację. W związku ze Światowym Festiwałem Młodzieży, organizowanym w Warszawie, przebudowano część skrzydła północnego na restaurację dworcową kategorii pierwszej. Z jej usług korzystali także mieszkańcy Warszawy z powodu całonocnego funkcjonowania. Wśród gości bywali: pisarze, poeci,

³ Towarowa 3, (oprac.) B. Młynarska, M. Fudała, Biuletyn „Stacja Muzeum” nr 1/2016, s. 10.

artyści, którzy uwieczniali ją w swoich utworach. To o tym lokalu Wojciech Młynarski napisał popularną piosenkę «Niedziela na Głównym».

W tym samym roku oddano do użytku budynek recepcji rządowej w celu przyjmowania podróżujących dyplomatów z kraju i z zagranicy. Obiekt był odgradzony murem od ul. Towarowej i od samego dworca, wejście do niego było bezpośrednie z peronu 7, obsługującego pociągi specjalne, także Salonkę Bieruta. Komplet mebli stylowych, stanowiący wyposażenie recepcji, znajduje się w zbiorach Stacji Muzeum.

Dworzec planowany jako tymczasowy, pełnił swoją strategiczną funkcję do 1976 r. Dopiero w kilka miesięcy po oddaniu do użytku Warszawy Centralnej pociągi dalekobieżne zaczęły kursować z pominięciem Warszawy Główniej. Od tej pory odjeżdżały stąd jedynie pociągi elektryczne do: Warki, Radomia, Skarżyska-Kamiennej i Kielc. Ostatni pociąg wyjechał do Radomia 14 grudnia 1996 r. Z powodu zaprzestania działalności dworcowej rozebrano w następnych latach większość peronów i torów. Muzeum Kolejnictwa rozpoczęło swoją działalność we wnętrzu tego dworca w 1972 r., w kolejnym zorganizowano tu pierwszą wystawę, prezentowaną w czynnej poczekalni pasażerskiej.

Można pokusić się o stwierdzenie, że Towarowa 3 to wyjątkowe miejsce dla historii kolei w Polsce. Na to miano zasługuje dzięki pełnieniu na przestrzeni wielu lat kilku funkcji, związanych z transportem kolejowym i przechowywaniem jego dziedzictwa kulturowego. Przyszłość zapisze nowy rozdział tej historii”.

Profesor Danuta Kłosek-Kozłowska podczas ww. konferencji podkreśliła, że w dzielnicy Wola, na terenie której znajduje się Muzeum, od dawna rozwijał się przemysł⁴. Tutaj zlokalizowano wiele zakładów przemysłowych, gdzie stosowano najnowsze rozwiązania techniczne, jak np.: Zakłady Wytwórcze Lamp Elektrycznych im. Róży Luksemburg i Zakłady Radiowe im. Marcina Kasprzaka. Z powodu braku stworzenia założeń urbanistycznych w tej części miasta pozostała tu „obwodnica śródmiejska”, jako korytarz komunikacyjny. Uniemożliwia to zintegrowanie przestrzennie obszaru współczesnego centrum Warszawy z przyległymi terenami Woli, nabierającymi coraz bardziej cech wielkomiejskiego city, które przemieszczają się w kierunku zachodnim. Jej zdaniem historyczne dziedzictwo urbanistyczne powinno być tworzywem współczesnej kreacji urbanistycznej. Zbieg Woli i Śródmieścia, który staje się centrum miasta, jest też cennym dziedzictwem: oprócz ul. Towarowej – śladu wałów Lubomirskiego, znajduje się tu zabytkowy zespół budynków Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, dawny dworzec Warszawa Główna z jego historią, symboliką i warszawską tradycją i tuż obok dawny wjazd do miasta – Brama (plac Zawiszy) z wylotami Al. Jerozolimskiej i Grójeckiej. Ulicę Towarową przecina barokowe założenie urbanistyczne: Oś Saska (ul. Chłodna), sąsiadując z drugim, równie ważnym dla rozwoju przestrzennego miasta: Oś Stanisławowska (ul. Nowowiejska) i Filtry. Tworzą one kulturową lokalność. Zarządzanie kulturowym dziedzictwem miast należy do ważnych zadań zrównoważonej urbanistyki. W związku z tym teren o tak dużej wartości historycznej należy zachować dla obecnych generacji i następnych.

Według profesor Kłosek-Kozłowskiej, istnieje obecnie ogólnoeuropejska tendencja utrzymania starych dworców i terenów przyległych: „Dzisiaj dworce w całej Europie to katalizatory rewitalizacji obszarów zdegradowanych. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (Czyste) tereny pokolejowe stanowią białą plamę, a zatem nie są postrzegane jako wartościowe tereny do odzyskania z pożytkiem dla miasta i mieszkańców, które należy włączać w system przestrzeni publicznych Warszawy, aby chronić i budować nową jakość. Zabieganie o jakość przestrzeni publicznej i dbałość o ochronę dziedzictwa kulturowego przyczynia się do tworzenia ładu przestrzennego, spełnienia oczekiwań mieszkańców, tworzenia przyjaznych miejsc dla różnych aktywności.

Rewitalizacja to nie tylko odnowa, rewaloryzacja zabudowy historycznej, poprawa funkcjonalności obszaru, ale przede wszystkim dbałość o ciągłość i nowe życie w przestrzeni publicznej, podnoszenie jej jakości i atrakcyjności, czytelność założeń kompozycyjnych, wzmacnianie miejsc o znaczeniu symbolicznym i historycznym dla nowych aktywności i jakości życia mieszkańców”.

Przykładem kompleksowych działań rewitalizacyjnych, jaki przywołała profesor, jest strategiczny plan rewitalizacji Bilbao w Hiszpanii. Plan wykonany w 1992 r. jako przedsięwzięcie publiczno-prywatne, został oparty na sektorze kultury. Jego ideą był rozwój przywróconych miastu terenów poindustrialnych. Stąd przyjęte cele koncentrowały się wokół takich zagadnień, jak:

- inwestycje w kapitał ludzki – zdobywanie zaufania mieszkańców (program tanich mieszkań) i wyzwolenie chęci do partycypacji w procesie;
- rewitalizacja urbanistyczna, aby uzyskać najszybciej efekt zadbania przestrzeni publicznej;
- miasto metropolią usługową w regionie nowoczesnego przemysłu – zamiast centrum przemysłu cięż-

⁴ Wystąpienie dr hab. inż. arch. D. Kłosek-Kozłowskiej, profesor nadzw. na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej, na konferencji pt. „Warszawa Główna... i co dalej?” (29 lutego 2012 r.).

kiego i portu, którym było Bilbao do lat 70. XX w.;

- zarządzanie sektorem publicznym i prywatnym – partnerstwo i zaufanie;
- akcje społeczne – dla zainteresowania wszystkich tym, co dzieje się wokół i lokalnie;
- poprawa środowiska – rekultywacja terenów poprzemysłowych;
- miasto jako centrum kultury w obszarze metropolitalnym – kultura jako siła napędowa zmian,
- obiekty komercyjne dostosowane skalą do miasta – przynoszące zyski ekonomiczne.

Bazując na światowych wzorcach, studenci profesor Danuty Kłosek-Kozłowskiej przygotowali w ramach zajęć na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej koncepcje projektowe zagospodarowania terenów od ul. Towarowej do Dworca Zachodniego z rozbudową Muzeum Kolejnictwa. Najbardziej szeroki zakres ma **dyplom magisterski Katarzyny Kot**⁵, której profesor Kłosek-Kozłowska była promotorem. Jest w nim zawarta idea połączenia terenów mieszkaniowych po obu stronach pasa terenów pokolejowych (np. kładka nad Alejami Jerozolimskimi w przedłużeniu dawnych ulic, które przecięła kolej). Tereny przywrócone miastu podzielono na strefę kultury (Muzeum Kolejnictwa z zadaszoną ekspozycją na zewnątrz), komercyjną (biurowce, handel, small business: gastronomia, kawiarnie, bary) oraz rekreacyjną, tzw. Park Kolejowy Warszawa Główna (z wykorzystaniem zachowanego dziedzictwa kolei: torowiska, semafony, wagony, dreżyny, budynki) z zielenią służącą mieszkańcom i turystom, miejscami integrującymi społeczność lokalną wokół wspólnych działań. W strefie zieleni (woda), której udział w zagospodarowaniu terenu zwiększa się w miarę oddalania od placówki, znajdują się place zabaw, ciągi pieszo-sportowe (rower, rolki), miejsca dla sztuki: książki, fotografii, filmu, muzyki; także miejsca dla działań spontanicznych: wall painting, „urban gardening”, którym towarzyszą kluby, mała gastronomia itd. W przypadku rewitalizacji przestrzeni pokolejowych w Warszawie otworzą się nowe obszary inwestycji miejskich. To obszar, który będzie żyć własnym życiem, ale też w istotny sposób podniesie jego jakość w centrum stolicy. Kultura przestrzeni dąży do rozwoju w człowieku potrzeb wyższych. Jest fenomenem, stąd zarządzanie kulturowym dziedzictwem stanowi dziś ważną dziedzinę urbanistyki, o czym często zapomina się u nas, gospodarując przestrzenią miast.

Profesor Kłosek-Kozłowska zwróciła uwagę na to, że tereny związane z kulturą, mające przynieść korzyści ekonomiczne, muszą być zagospodarowane na najwyższym poziomie. Przykładem na to w Bilbao są projekty urbanistyczne. Kładka nad Al. Jerozolimskimi w projekcie dyplomantki to temat artystycznej kreacji dla konstruktora-artysty. Zadaszenie nad terenem muzealnym to kolejny temat poszukiwań pięknej konstrukcji, wyeksponowane wejście na teren otwartej ekspozycji muzealnej ma starannie zaprojektowany detal, światło. Jest to kosztowne projektowanie, ale wydatek zwraca się szybko. Np. w Muzeum Guggenheima w Bilbao koszt w wys. 84 mln euro zwrócił się po 2 latach. W ogóle rozwój sektora kultury i twórczości jest obecnie w Europie najbardziej innowacyjnym i też dochodowym sektorem gospodarki. Według badań przeprowadzonych na zlecenie Komisji Europejskiej w 2007 r., udział sektora kultury w PKB był 2,5 razy większy niż obroty uzyskane w przemyśle samochodowym, tradycyjnie uchodzącym za najbardziej dochodowy. W Polsce w tym czasie udział sektora kultury w PKB wyniósł – 1,2, we Francji, Norwegii, Finlandii, Danii i Wielkiej Brytanii – powyżej 3.

Projekt, zaproponowany przez Katarzynę Kot, może wzmocnić w strefie kultury, zaproponowane przez dyrektora Muzeum – Ferdynanda Ruszczyca – stworzenie tu Centrum Techniki i Cywilizacji, unikalnego tego typu obiektu w Polsce. Zostaną wówczas wykorzystane zbiory Muzeum Kolejnictwa – wyjątkowe w skali Polski i Europy. Pomysłem planowania Centrum powinniśmy wpisać się w europejską konwencję z 2007 r. (podpisaną przez Polskę), w której podkreśla się, że kultura jest siłą napędową trwałego i zrównoważonego rozwoju. Szkoda zatem, by do świata kultury i podróży w Polsce, który wszędzie na świecie generuje istotne dochody i społeczne korzyści, podchodzić z obserwowaną dziś ignorancją.

Wypracowana w Muzeum nowa koncepcja zagospodarowania omawianego fragmentu Warszawy przewiduje, że pełnić on będzie kilka funkcji. To idealne miejsce, aby stworzyć tu oprócz nowoczesnej siedziby Muzeum Kolejnictwa dworce: zapasowy dla Warszawy, turystyczny, część komercyjną i przede wszystkim – Centrum Techniki i Cywilizacji, jako Park Kulturowo-Techniczno-Historyczny, stanowiący skoncentrowanie w jednym miejscu dorobku myśli technicznej, jej historii, osiągnięć, w szerokim kontekście ukazującym uwarunkowania czasowe, historyczne i społeczne. *Dokładny opis tego projektu znajduje się w rozdziale pt. „Projekty nowych obiektów na potrzeby Muzeum”.*

Przedstawione powyżej opinie i koncepcje są zgodne ze stanowiskiem **dr. inż. arch. Daniela Załuskiego** – adiunkta na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej, eksperta i autora publikacji na temat

⁵ K. Kot, *Koncepcja zagospodarowania rejonu dawnego Dworca Warszawa Główna, jako przykład rewitalizacji zdegradowanych terenów pokolejowych*, dyplom magisterski, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2011.

przebudowy dawnych dworców i terenów pokolejowych, a także weryfikatora kilkudziesięciu projektów w ww. dziedzinie. Swoje poglądy przedstawił on podczas konferencji pt. „Warszawa Główna... i co dalej?” (29 lutego 2012 r.)⁶.

Jako architekt uważa on, że tereny wokół dawnego Dworca Głównego są jak dziura w centrum stolicy. Jest przerażające, że powyższa działka aktualnie tak wygląda, a Muzeum z tradycjami niszczy. Jego zdaniem, jeśli Samorząd Województwa Mazowieckiego i PKP nie zainwestują w zagospodarowanie tego terenu, nie ma możliwości efektu zwrotnego – dźwigni ekonomicznej. Dla utrzymania Muzeum sama inwestycja non profit nie wystarczy. Błędem wielu gmin w Polsce i w Europie jest to, że chętnie składają wnioski o dotacje na inwestycje non profit, wykazują studia wykonalności w zasadzie nierealne, w wyniku czego po zakończeniu finansowania i utrzymania plajtują. Pozytywnie wypowiedział się na temat stworzenia Centrum Techniki i Cywilizacji, ponieważ zostałyby tu połączone funkcje komercyjne z niekomercyjnymi. Tylko w takim przypadku placówka niekomercyjna ma szansę przetrwać. Właściwe zagospodarowanie tego terenu jest ważne, gdyż jest on kluczowy na planie stolicy, dlatego decyduje o pozytywnym lub negatywnym postrzeganiu miasta przez mieszkańców, inwestorów i przyjezdnych. Zdegradowane struktury śródmiejskie stanowią najistotniejszy podzbiór ogółu terenów, wymagających ze względu na interes społeczności miejskiej zdecydowanych działań rewitalizacyjnych. Podał tutaj przykłady przekształceń, które przyniosły pozytywne rezultaty, jak np.: Muzeum Orsay w Paryżu, okolice Dworca Atocha w Madrycie, Park Centralny w Nowym Jorku, w Berlinie – Potsdamer Bahnhof i Muzeum Techniki, a także tereny pokolejowe w Stuttgartu, które przekształcono w park miejski.

Ciekawymi zespołami komercyjno-kulturalnymi są: Autostadt w Wolfsburgu, gdzie koncern Volkswagena zorganizował miasteczko pokazowe, na które składają się: prywatna duża muzealna kolekcja samochodów, salon samochodowy, dworzec, muzeum sztuki współczesnej. W Polsce wzorem w tym temacie jest Manufaktura w Łodzi, w której powstanie zainwestował francuski Carrefour. Stworzenie tu nowoczesnego muzeum ma przyciągać odwiedzających galerię handlową i nobilitować to miejsce. Postawienie centrum handlowego przy dworcu jest często najprostszym rozwiązaniem przy przebudowie dawnych dworców kolejowych. Zrealizowano to wielokrotnie w Polsce i za granicą, np. w Warszawie (galerie „Złote Tarasy”, „Wileńska”), w Krakowie, w Katowicach, w Niemczech – w Lipsku. W tych przypadkach niepotrzebne były ustawy o prawie warstwowym. W Warszawie – wzorem niekonwencjonalnego podejścia do zagospodarowania działki w centrum miasta są niezabudowane, niskie pawilony dworca Warszawa-Śródmieście.

Dr Załuski podzielił się własnym doświadczeniem z przekształcenia dworca pokolejowego w Tczewie z perspektywą przeniesienia tam muzeum. Mogłoby ono posłużyć do realizacji zmian Muzeum Kolejnictwa. W Tczewie tereny przy dworcu zostały wywłaszczone za długi, dzięki dobrym kontaktom prezydenta Gdyni z PKP S.A. Na podstawie planu miejscowego uwłaszczeniu uległy też tereny zajmowane przez Poczta Polską. Na tej podstawie samorząd wnioskował o budowę węzła przesiadkowego przy dworcu o wartości 136 mln złotych z budżetu unijnego. Plan się powiódł i zdaniem doktora taki model mógłby zostać zastosowany w Warszawie. Jego zdaniem, należy cały czas prowadzić rozmowy z PKP, ponieważ spółka przeszła pozytywną metamorfozę, jest partnerem do dyskusji, rozpoczęła wiele poważnych inwestycji z dużymi inwestorami.

Obecnie przez PKP Oddział Nieruchomości są stosowane następujące działania, z których można by skorzystać w przypadku Muzeum:

- oddanie dworca i terenu w wieloletnią dzierżawę samorządom lub podmiotom prywatnym,
- nieodpłatne przekazanie gruntów samorządom,
- stworzenie spółki celowej z kapitałem samorządu województwa, co uznaje za najbardziej słuszne.

Powyższe rozwiązania reguluje Ustawa z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (Dz.U. nr 84, poz. 948 z późn. zm.). Przy rozmowach z PKP mogą okazać się istotne następujące ograniczenia:

- niewielka miąższość,
- zasady zachowania odpowiedniej odległości od terenu kolejowego,
- ograniczenia związane z poziomem drgań, hałasu, zapylenia powietrza itp.,
- brak prawa warstwowego.

Zgodnie z prawem spółka PKP jest zobowiązana do uzyskania zgody ministra na każdorazową sprzedaż nieruchomości o wartości rynkowej, przekraczającej wartość 50 000 euro. Dr Załuski dostrzegł

⁶ Wystąpienie dr. inż. arch. D. Załuskiego, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, na konferencji pt. „Warszawa Główna... i co dalej?” (29 lutego 2012 r.).

możliwość rozwiązania, jaką stworzyły pewne zmiany prawne. 21 października 2010 r. weszła w życie nowelizacja ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dzięki niej na terenach kolejowych można robić plan miejscowy z przeznaczeniem na konkretne obiekty i nadanie im funkcji. W tej sytuacji rzeczoznawca ma możliwość wyceny nieruchomości. Pozwala to na przygotowanie planu na terenie spornym. Stroną może być w tym przypadku Marszałek lub Muzeum. Jeśli na działce zostanie zaplanowana placówka muzealna, cena nieruchomości została by obniżona w stosunku do ceny rynkowej. Dodatkowo na podstawie takiego planu Marszałek ma prawo wywłaszczenia tego terenu.

Zdaniem dr. Daniela Załuskiego: „Bodźcem do zmian w dzielnicach przydworcowych jest zazwyczaj ograniczenie dotacji państwowych i prywatyzacja kolei narodowych. Celem przekształceń będzie zatem maksymalizacja zysków w wyniku sprzedaży lub intensyfikacji zagospodarowania zbędnych terenów kolejowych. Skutkiem ubocznym może być nadmierna komercjalizacja przestrzeni z przeznaczeniem gruntów dla funkcji drugorzędnych, zbyt drastyczne ograniczenie terenu dla funkcji pierwszorzędnych (transportowych) oraz likwidacja rezerw dla przyszłego ich rozwoju. W dalszej perspektywie zjawisko to może doprowadzić do peryfryzacji dworca na korzyść innych węzłów. Z obawy przed powyższymi konsekwencjami wiele samorządów lokalnych decyduje się na komunalizację gruntów przydworcowych i realizację inwestycji komunikacyjnych wyłącznie w oparciu o finanse publiczne. W odróżnieniu od zamierzeń prywatnych są to zazwyczaj przedsięwzięcia niskobudżetowe, bazujące na przeskalowanych i ekstensywnych, prokomunikacyjnych rozwiązaniach przestrzennych (przeskalowane place manewrowe i postojowe, nadmierna liczba przystanków komunikacji zbiorowej i naziemnych parkingów, nadmiernie rozbudowane układy drogowe, brak rezerw terenowych dla inwestycji towarzyszących itp.). Takie projekty są o tyle niebezpieczne dla procesów rewitalizacji, iż na długie lata mogą one zniweczyć możliwość stworzenia atrakcyjnego programu miejskiego, opartego na drugorzędnych dla dworca funkcjach komercyjnych.

Najlepszym rozwiązaniem jest w tym wypadku realizacja inwestycji w modelu PPP, czyli w oparciu o partnerstwo publiczno-prywatne (koleje – inwestorzy komercyjni), uzupełnione o partnerstwo publiczno-publiczne (koleje – inni przewoźnicy – samorządy). W tak rozumianym modelu PPP poszczególni inwestorzy będą kontrolowani w zakresie wielkości inwestycji, doboru funkcji lokalizowanych na dworcu, walorów estetycznych obiektu, prac budowlanych realizowanych na styku z innymi nieruchomościami. Nawet w dziedzinach, w których konieczne jest utrzymanie własności publicznej, istnieją możliwości zaangażowania prywatnych operatorów w działania sektora publicznego. Taka współpraca funkcjonuje z powodzeniem w wielu krajach, zwłaszcza w Wielkiej Brytanii i we Francji. Obecnie zakres tego rodzaju przedsięwzięć zwiększa się zarówno pod względem geograficznym, obejmując kraje Europy Środkowo-Wschodniej, jak i przedmiotowym, wychodząc poza tradycyjne dziedziny infrastruktury publicznej. To partnerstwo jest dzisiaj realizowane w bardzo różny sposób – od koncesji po prywatne inicjatywy finansowe. Mobilizują one prywatne finansowanie, zwiększając w ten sposób rolę funduszy strukturalnych, jako jednego z kluczowych instrumentów osiągnięcia celów wyznaczonych przez strategię lizbońską – szybszego tempa wzrostu gospodarczego i zwiększenia zatrudnienia. Musimy jednak pamiętać, że sukces PPP nie polega jedynie na zapewnieniu finansowania przez sektor prywatny, ponieważ sektor publiczny zawsze będzie w stanie znaleźć źródła finansowania na lepszych warunkach. PPP powinno przede wszystkim prowadzić do lepszego wdrożenia i zarządzania projektami, głównie przez przeniesienie ryzyka z sektora publicznego na sektor prywatny.

Potencjalne korzyści płynące z realizacji projektów w formule PPP są różnorakie. Sektor publiczny uzyskuje dostęp do wielu umiejętności, którymi dysponuje sektor prywatny. Jednocześnie podejmuje on ryzyko, które w przypadku tradycyjnego podejścia do inwestycji infrastrukturalnych musiałby ponieść sektor publiczny. Wzrost efektywności udaje się też osiągnąć dzięki temu, że jedna strona jest odpowiedzialna za projekt, budowę, zarządzanie i finansowanie będące częścią zintegrowanego pakietu. Projekty tego rodzaju mają większą szansę na przyciągnięcie inwestorów prywatnych, prowadzą do bardziej racjonalnej podaży usług i tworzą nowe rodzaje działalności gospodarczej, które mają istotne znaczenie dla regionów o wysokim poziomie bezrobocia”.

W celu realizacji wyżej przedstawionych zamierzeń Muzeum Kolejnictwa 26 marca 2012 r. złożyło wnioski do Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie o wpisanie do „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego” oraz do aktualizowanego wówczas „Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego”⁷.

⁷ Wniosek złożony do Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie z dnia 26 marca 2012 r.

Wniosek dotyczył rozwoju Muzeum Kolejnictwa oraz powstania w lokalizacji przy ulicy Towarowej – Centrum Techniki i Cywilizacji w formie Parku Kulturowo-Techniczno-Historycznego. Jako załączniki do wniosku zostały dołączone m.in. dokumenty: o historii tego terenu, wystąpienie profesor Danuty Kłosek-Kozłowskiej, ograniczenia przekształceń terenów kolejowych opracowane przez dr. hab. inż. arch. Daniela Załuskiego oraz pisma referencyjne, m.in. od uczestników spotkania z przedstawicielami placówek muzealnych z dziedziny techniki (16 marca 2012 r.). Swoją akceptację dotyczącą budowy Centrum Techniki i Cywilizacji wyraziły następujące instytucje: Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku, Centralne Muzeum Włókiennictwa w Łodzi, Muzeum Historii Fotografii w Krakowie, Muzeum Narodowe Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie, Muzeum Papiernictwa w Dusznikach-Zdroju, Agencja Rozwoju Mazowsza S.A., Naczelna Organizacja Techniczna, Stowarzyszenie Przyjaciół Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i dr Daniel Załuski.

Na podstawie złożonego wniosku Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie planowało powyższą inwestycję w 2014 r. do Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego. Najlepszym rozwiązaniem, zdaniem Muzeum, było złożenie indywidualnego wniosku, w ramach tego programu na lata 2014-2020, o wpisanie budowy Centrum Techniki i Cywilizacji na Listę Projektów Indywidualnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Sprawa niestety nie była kontynuowana, ponieważ w międzyczasie, tj. od 2012 r., zmieniła się koncepcja lokalizacji planowanego obiektu. Przyczynami nieuwzględnienia aktualnego miejsca były: brak możliwości zorganizowania podstawowych funkcji muzealnych (np. dla hali prezentującej tabor) i funkcji wspierających (parking, cafeteria, sale edukacyjne, sala kinowa).

Samorząd Województwa Mazowieckiego rozpatrywał w tym czasie, w porozumieniu z PKP, na siedzibę Muzeum działki na Szczęśliwicach w dzielnicy Wola. Spółka PKP miała zagwarantować teren, wkład w postaci dotacji o charakterze przedmiotowym oraz budowę stacji kolejowej, dzięki czemu turyści bez problemu dojeżdżaliby do placówki. **Niestety ta śmiała koncepcja nigdy nie została wcielona w życie.** *Dokładny opis założeń dotyczących Centrum Techniki i Cywilizacji, a także kolejnych projektów znajduje się w rozdziale pt. „Projekty nowych obiektów na potrzeby Muzeum”.*

Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała

PROJEKTY NOWYCH OBIEKTÓW NA POTRZEBY MUZEUM

Na przełomie lat 2011 i 2012 Muzeum Kolejnictwa znalazło się w niezwykle trudnej sytuacji. *Piszemy o tym w rozdziale pt. „Konferencja – «okrągły stół», jako początek nowej wizji”*.

Było to przyczyną szukania nowych rozwiązań w celu kontynuacji prowadzenia działalności muzealnej. Na zlecenie Muzeum Kolejnictwa została opracowana **koncepcja Konrada Chmielewskiego i Tomasza Pisarskiego z „Architektonicznego Studium Rozbudowy Muzeum Kolejnictwa w Warszawie”**. Zajmowana przez placówkę przestrzeń stała się inspiracją dla projektantów, którzy przedstawili swój projekt w formie wizualizacji z opisem¹.

Zaproponowane przez architektów rozwiązanie zakładało zachowanie w całości zabytkowych budowli z ubiegłego stulecia oraz połączenie na tym terenie funkcji muzealno-wystawienniczych z funkcjami komercyjnymi, usługowymi i przestrzenią publiczną. Na cele muzealne przeznaczono łącznie 14 500 m², a więc mniej niż dotychczas, w tym 11 700 m² na cele ekspozycyjne z zadaszoną powierzchnią peronów oraz 2800 m² na zaplecze administracyjno-magazynowe. Powierzchnia komercyjna obejmowała 36 000 m², zaś powierzchnia usługowa mieszcząca sklepy, gastronomię, kluby, galerie, sale widowiskowe i konferencyjne – 8300 m². Pozostała otwarta przestrzeń publiczna – 12 800 m². Przedstawiona koncepcja rozwiązania architektonicznego była zgodna z najnowszymi tendencjami w architekturze światowej, łączącymi zabytkowe przestrzenie postindustrialne z nowoczesną formą służącą bieżącym funkcjom.

W zbliżonym terminie dyrekcja Muzeum otrzymała informację, że Katarzyna Kot – studentka Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej jest autorką pracy magisterskiej pt. „Koncepcja zagospodarowania rejonu dawnego dworca Warszawa Główna, jako przykład rewitalizacji zdegradowanych terenów pokolejowych”². Promotorem była pani prof. Danuta Kłosek-Kozłowska. Jest nieplanowana zbieżność pomiędzy tymi koncepcjami. Wspólne jest zachowanie w całości zabytkowych budowli z ubiegłego stulecia oraz połączenie na tym terenie funkcji muzealno-wystawienniczych z komercyjnymi, usługowymi i przestrzenią publiczną.

W opinii ówczesnego dyrektora Muzeum Kolejnictwa – Ferdynanda Ruszczyca – najlepszym pomysłem jest stworzenie na terenie zajmowanym przez placówkę przestrzeni na Centrum Techniki i Cywilizacji jako Parku Kulturowo-Techniczno-Historycznego. Tę koncepcję we współpracy z dyrektorem Ruszczycem opracowała Walentyna Rakiel-Czarnecka, zastępca dyrektora³. Pomysł stworzenia parku wpisuje się w europejską tendencję wykorzystywania poindustrialnych przestrzeni, będących częścią tożsamości narodowej, dla wykreowania ciekawego i potrzebnego produktu turystycznego. Na lokalizację tej inwestycji były brane pod uwagę tereny pokolejowe, na których położone jest Muzeum Kolejnictwa.

Powyższe wizje zostały po raz pierwszy zaprezentowane podczas konferencji pt. „Warszawa Główna i co dalej...” 29 lutego 2012 r.⁴ Wydarzenie odbyło się w Sali Lustrzanej Muzeum. Prezentacji dokonał dyrektor tej placówki. Na początku wystąpienia przywołał przykłady śmiałych rozwiązań architektonicznych, projektowanych przez wybitnych architektów, pełniących funkcje centrów naukowych w Europie. Ich lokalizacje to: Londyn, Monachium, Paryż, Speyer, Walencja, Wiedeń. Wzorów związanych z ekspozycją kolejową należy szukać w: Berlinie, Yorku, Budapeszcie, Miluzie, czeskiej Pradze. Podkreślił, że mamy też świetne obiekty w Polsce, takie jak Centrum Nauki Kopernik w Warszawie czy Gdańskie Centrum Nauki „Hewelium”, które mogą posłużyć jako inspiracje dla utworzenia placówki na terenie pokolejowym przy Towarowej, aby stała się ona dziełem wyjątkowym, przyciągającym rzesze turystów.

Dyrektor przedstawił mapę terenu, na której zaznaczona została własność skarbu państwa i spółek w wieczystym użytkowaniu: PKP, Poczty Polskiej, budowanej „19. Dzielniczy”. Taka sytuacja jasno pokazuje, że w celu rozpoczęcia planowania właściwego rozwiązania sprawy przynależności gruntów i ich

¹ *Architektoniczne studium rozbudowy Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, prezentacja multimedialna, (oprac.) K. Chmielewski i T. Pisarski, Warszawa 2011.

² K. Kot, *Koncepcja zagospodarowania rejonu dawnego Dworca Warszawa Główna, jako przykład rewitalizacji zdegradowanych terenów pokolejowych*, dyplom magisterski, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2011.

³ *Prezentacja multimedialna projektu Parku Kulturowo-Techniczno-Historycznego*, (oprac.) W. Rakiel-Czarnecka, Warszawa 2012.

⁴ Protokół konferencji w formule „okrągłego stołu” pt. „Warszawa Główna i co dalej...” (29 lutego 2012 r.).

zagospodarowania do rozmów powinni przystąpić przedstawiciele użytkowników i właściciele. Wyraził nadzieję, że odbywające się właśnie spotkanie będzie wstępem do porozumienia się w tej kwestii.

Wypracowana w Muzeum nowa koncepcja zagospodarowania omawianego fragmentu Warszawy przewiduje, że pełnić on będzie kilka funkcji z myślą o mieście, społeczności lokalnej i odwiedzających stolicę. Jest to idealne miejsce, aby stworzyć tu:

- Centrum Techniki i Cywilizacji
- nową siedzibę Muzeum Kolejnictwa
- dworcy – zapasowy i turystyczny
- centrum komercyjne.

Muzeum powinno zajmować ważne miejsce ze względu na bogatą, ponad 80-letnią historię, bardzo duże i unikalne zbiory oraz renomę w skali kraju i Europy. W obecnej lokalizacji instytucja znajduje się od 1972 r., kiedy funkcjonował tutaj dworzec Warszawa Główna. Na ekspozycję zbiorów udostępniono poczekalnię pasażerską dworca. Atutem są zachowane tory i wiaty.

Celem Muzeum jest ocalenie dziedzictwa oraz promowanie wiedzy związanej z transportem kolejowym i szeroko rozumianą komunikacją. W 2012 r. liczba eksponatów wynosiła ponad 6000. *Dokładny opis obszaru, będącego siedzibą Muzeum, jest zamieszczony w rozdziale pt. „Dworzec Warszawa Główna. Historia i koncepcje zagospodarowania przestrzeni” i w dwóch rozdziałach o misji, celach oraz stratach, jakie poniosło Muzeum Kolejowe/Komunikacji/Stacja Muzeum w latach 1927-1951 i 1951-2018.*

Planowano utworzenie trzech stref:

- Kultury: Muzeum Kolejnictwa oraz działy tematyczne – techniki wojskowej, lotnictwa, transportu rolnictwa, zabawek i robotów, komputerowy, urządzeń medycznych, robót budowlanych itp., a także powierzchnia wystawiennicza wewnątrz budynków i pod wiatami, konferencyjno-edukacyjna, Centrum Edukacji Technicznej itp.
- Komercyjnej: sklep z artykułami (zabawki, gadżety, wydawnictwa), gastronomia (kawiarnie, bary itp.).
- Rekreacyjnej: przestrzeń zielona zagospodarowana na ciągi pieszo-sportowe, rowerowe, place zabaw, miejsce dla sztuki, fotografii, filmu, muzyki, wydarzeń, spotkań integracyjnych itp.

Powinno być to miejsce interesujące, z misją, przyjazne dla osób w różnym wieku, zarówno dla rodzin, jak i dla grup wycieczkowych. Autorzy koncepcji zwracają uwagę, żeby wewnątrz i wokół tego obiektu toczyło się życie. Trzeba więc odwiedzającym dostarczyć wiele propozycji i ofert dających możliwość spędzenia tu jak najwięcej czasu. Muzea techniki gromadzą dorobek pokoleń, tworząc wspaniałe miejsca wypełnione historią rozwoju cywilizacji. Cieszą się one na świecie ogromnym zainteresowaniem. Centrum będzie jak w soczewce zbierało doświadczenie, wiedzę i praktyki największych krajowych muzeów techniki w jednym miejscu. W tamtym czasie podjęto starania, żeby Muzeum Kolejnictwa było centralnym, narodowym muzeum, które objęłoby wszystkie tego typu placówki w Polsce. Argumentem było stworzenie możliwości uratowania cennych, często ulegających degradacji pojazdów szynowych i innych pamiątek związanych z kolejnictwem.

Planowane było podjęcie współpracy z następującymi muzeami w podziale na działy:

- DZIAŁ TECHNIKI WOJSKOWEJ – Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, Muzeum Broni i Militariów w Świdnicy;
- DZIAŁ TECHNIKI – Muzeum Techniki i Przemysłu w Warszawie, Muzeum Gazownictwa w Warszawie, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie;
- DZIAŁ TRANSPORTU – uwzględni różne formy transportu: kolejowy, samochodowy, wodny (śródlądowy i morski) obecnie eksponowany w placówkach: Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, Muzeum Morskie w Szczecinie i Gdańsku, Muzeum Motoryzacji w Warszawie;
- DZIAŁ LOTNICTWA – Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie;
- DZIAŁ ROLNICTWA – maszyny i urządzenia służące do hodowli i zbiorów, następnie produkcji surowców i gotowych wyrobów, systemy melioracji i utrzymania powierzchni rolniczych – Muzeum Narodowe Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie i w Ciechanowie;
- DZIAŁ ZABAWEK I ROBOTÓW – pokaże, jak wyglądały zabawki i jak były wytwarzane na przestrzeni wieków do czasów obecnych – Muzeum Zabawek w Karpaczu;
- DZIAŁ KOMPUTEROWY – jako dział łączący wszystkie rodzaje myśli technicznej pokaże kształtowanie się urządzeń komputerowych i zakresu ich działania, od gigantycznych „maszyn” do zminiaturyzowanych urządzeń komputerowych i multimedialnych.

Autorzy koncepcji przywiązywali dużą wagę do treści merytorycznej Centrum. Według nich nowy obiekt powinien przedstawiać postęp, jaki dokonał się w ostatnich stuleciach w kształtowaniu dzisiaj

stosowanych technologii, technik produkcyjnych oraz urządzeń i produktów wykorzystywanych przez dzisiejsze społeczeństwo. Dlatego jednym z najważniejszych elementów tej koncepcji jest stworzenie nowoczesnej przestrzeni wystawienniczej z uwzględnieniem interaktywnej wystawy naukowej, co da możliwość poznawania świata techniki dla dzieci i dorosłych poprzez zabawę i bezpośrednie obcowanie z obiektami techniki. Planowane jest zastosowanie: wizualizacji, symulatorów, urządzeń do eksperymentów i nauki na podstawie własnych doświadczeń.

Dyrektor wskazywał, że tak wyposażone Centrum pozwoli na rozbudzenie zainteresowań historią techniki, jej możliwościami, a to zachęci do pogłębiania wiedzy i odwiedzania muzeów, gdzie poszczególne tematyka jest przedstawiona w pełnym wymiarze. Odwiedzający powinni mieć świadomość, jak duży jest wpływ techniki na człowieka i środowisko naturalne w przeszłości i obecnie. Wiedza o osiągnięciach i wynalazkach XIX wieku stanowi podstawę do zrozumienia wartości i możliwości ludzkiego umysłu. Ważne jest dostarczanie treści nauczania ukierunkowanych na zdobywanie umiejętności technicznych. Ponieważ nie każda placówka oświatowa posiada możliwości, aby w pełni to zadanie zrealizować, planowana działalność edukacyjno-kulturalna Centrum powinna spotkać się z zainteresowaniem wśród osób w różnym wieku.

Obszar, na którym było planowane Centrum, to styk Alej Jerozolimskich z ulicami Towarową i Kolejową o powierzchni 1,2 ha z 6 ha, które PKP ma w dzierżawie wieczystej od skarbu państwa. W 2012 r. było to jedno z najbardziej zaniedbanych miejsc w centrum stolicy Polski, od lat ulegające degradacji i zniszczeniu. Jakiś czas temu powstało tu wysypisko śmieci, przez co stało się antywizytówką Warszawy.

Utworzenie Centrum – niezwykle ważnego ośrodka prezentującego dorobek i postęp cywilizacyjny – wymaga szczegółowego opracowania organizacyjno-logistycznego, wyboru najwłaściwszej przestrzeni ekspozycyjnej (hale produkcyjne, stare fabryki itp.). Innowacyjność przedsięwzięcia, którego celem jest prezentowanie techniki jako sztuki, rzemiosła, sztuki, w sposób edukacyjny, kulturalno-naukowy i wychowawczy, polegać będzie na tworzeniu możliwości obcowania z obiektami techniki, również w kontekście dóbr kultury w sposób poznawczy i estetyczny z wykorzystaniem wizualizacji komputerowych i nowoczesnych metod, pozwalających na uczenie się poprzez doświadczenie i własną inicjatywę.

Pieniądze na sfinansowanie projektu mogły pochodzić ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, a instytucją koordynującą projekt powinno być Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego w porozumieniu z Miastem Stołecznym. Aby powstanie Centrum było możliwe, należało podjąć działania przygotowawcze polegające na wyjaśnieniu kwestii własności działki, a Muzeum wówczas było w sporze z PKP. Biznesplan zagospodarowania tej przestrzeni, wykorzystania w pełni potencjału miejsca miały powstać we współpracy z użytkownikiem wieczystym terenu – spółką PKP. *Opis sytuacji w rozdziale pt. „Konferencja – «okrągły stół», jako początek nowej wizji”.*

Misja Centrum Techniki i Cywilizacji:

- Centrum jako Park Kulturowo-Techniczno-Historyczny.
- Skoncentrowanie w jednym miejscu dorobku myśli technicznej, jej historii i osiągnięć, w szerokim kontekście ukazującym uwarunkowania czasowe, historyczne i społeczne.
- Wspomaganie istniejących instytucji prezentujących dorobek cywilizacji i techniki poprzez promocję ich zbiorów i myśli technicznej.
- Szerzenie wiedzy i nauki w zakresie rozwoju cywilizacji i techniki do czasów współczesnych.
- Promocja wiedzy technicznej – polskiej i światowej.
- Rozbudzenie zainteresowania historią techniki poprzez realistyczne szczegóły i osobiste doznania.
- Wykreowanie Centrum jako produktu turystycznego ze szczególnym uwzględnieniem segmentów turystyki: edukacyjnej, rodzinnej, aktywnej, rekreacyjnej, weekendowej itp., stworzenie mody na „bywanie w Centrum”, w którym dobrze czuje się cała rodzina – przedstawiciele różnych pokoleń.
- Centrum jako wspaniała atrakcja turystyczna odwiedzana przez turystów z Polski i z zagranicy.
- Centrum jako doskonałe rozwiązanie zagospodarowania przestrzeni publicznej w centrum stolicy i kraju.
- Powstanie nowej strefy kultury.
- Współpraca naukowa Centrum na płaszczyźnie międzynarodowej.
- Wiedza przekazywana w sposób dostępny przez zabawę.
- Interaktywne oddziaływanie na zwiedzających za pomocą nowoczesnych form przekazu: symulatorów, gier komputerowych, umieszczonych w autentycznych eksponatach.

Spodziewane efekty powstania Centrum Techniki i Cywilizacji:

- Wykorzystanie dziedzictwa oraz historii miejsca, od lat związanego z koleją i przemysłem. Wykreowanie przestrzeni, na którą zostanie wprowadzona praktyka z dziedziny urbanistyki – nowoczesny styl zarządzania kulturowym dziedzictwem.
- Wykreowanie na powyższej bazie unikatowego miejsca, w którym poprzez zabawę będzie podnoszona świadomość historyczno-techniczna dzieci i młodzieży. Podczas lekcji będą wykorzystywane repliki urządzeń i pojazdów, a także symulatory i inne urządzenia. Poznawanie ich działania to nie tylko rozbudzanie zainteresowań techniką i spełnianie marzeń – są one doskonałym narzędziem szkoleniowym, radykalnie ograniczającym np. katastrofy transportowe.
- Zaplecze warsztatowe i naukowe dla szkół o profilu technicznym.
- Wzbogacenie oferty turystycznej i edukacyjnej Warszawy, budowa wizytówki godnej statusu stolicy Polski.
- Zagospodarowanie terenów zaniedbanych i zdegradowanych.
- Wykorzystanie do przekazu wiedzy najnowszych technik, urządzeń, rozwiązań.
- Utworzenie Centrum Edukacji Technicznej, wypracowanie nowych metod i sposobów przekazywania wiedzy. Trzeba podkreślić, że interaktywne ekspozycje, z uwagi na innowacyjność i łatwą formę przekazu przyciągną najbardziej opornych na wiedzę. Centrum stanie się miejscem, gdzie można uczyć się poprzez zabawę, ale również warsztatem kształcenia zawodowego. Nauka poprzez doświadczanie, bezpośredni kontakt z ekspozycją, włączenie w proces tworzenia, edukacja poprzez rozbudzanie wyobraźni i aktywne zdobywanie – to wszystko razem przyniesie wymierne efekty.
- Zebranie oraz zaprezentowanie olbrzymiego potencjału, tkwiącego w kadrze merytorycznej muzeów techniki w Polsce oraz uczelni i ośrodków naukowo-badawczych.
- Promocja polskich wynalazców i odkrywców.
- Promocja muzeów techniki zlokalizowanych w różnych miejscach w kraju, przybliżanie ich zbiorów, zachęcanie do odwiedzania tych miejsc.
- Rozbudowa Muzeum Kolejnictwa, unowocześnienie sal wystawowych, sposobów komunikowania się z widzami, wzbogacenie kolekcji.
- Powstanie terenu zielonego, dostępnego dla mieszkańców, w tym przypadku ulicy Towarowej nowej „19. Dzielnicy” Warszawy. Zasiadli ją ok. 4000 mieszkańców. Niezbędna jest dla nich przestrzeń publiczna, służąca tym obywatelom. Na Pradze (druga lokalizacja) także brakuje terenów zielonych. W obu przypadkach Centrum zaspokoi potrzeby mieszkańców.
- Wzrost liczby odwiedzających.
- Wzrost znaczenia placówki w kraju i na świecie.
- Podniesienie świadomości technicznej nowych pokoleń.

Jako instytucje wspierające brano pod uwagę:

- Ministerstwa – Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Szkolnictwa Wyższego oraz Edukacji Narodowej.
- Samorządy: Województwa Mazowieckiego, m.st. Warszawy i Dzielnicy Wola.
- Uczelnie i ośrodki badawcze o profilu technicznym, kolejowym, rolniczym lotniczym, informatycznym, transportowym.
- Instytuty i stowarzyszenia naukowe i techniczne.

Inicjatywa stworzenia Centrum zbiegła się w czasie z wystąpieniem Polskiego Towarzystwa Historii Techniki do Kongresu Techników Polskich w maju 2011 r.⁵ Zdaniem obradujących ochrona dziedzictwa narodowego, obejmującego także osiągnięcia światowej, a przede wszystkim polskiej myśli inżynierskiej – polskich inżynierów i techników, wymaga większego niż dotychczas nadzoru i pomocy ze strony Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz innych resortów. Dla realizacji zwiększonego zainteresowania i działania w dziedzinie ochrony dziedzictwa technicznego oraz wykorzystania środowisk technicznych zostały wystosowane następujące postulaty:

- Stopniowa budowa kilkuszczelbowego systemu muzealnictwa technicznego, sterowanego i kierowanego przez poszczególne resorty – z wiodącą rolą Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, ściśle współpracującego z organizacjami społecznymi i samorządowymi, zaspokajającego rosnące zainteresowanie historią polskiej i światowej techniki i cywilizacji.

⁵ Wystąpienie J. Dyducha podczas konferencji „Warszawa Główna i co dalej?” (29 lutego 2012 r.), na podstawie protokołu z konferencji.

- Przejęcie przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego wspólnie z resortem nauki od Naczelnej Organizacji Technicznej istniejącego od 50 lat Muzeum Techniki NOT, stworzenie przy nim ośrodka naukowo-badawczego i metodyczno-dydaktycznego, służącego istniejącej sieci muzealnictwa technicznego.
- Wprowadzenie do programów nauczania w szkolnictwie średnim i wyższym problematyki historii cywilizacji i myśli technicznej, co umożliwi między innymi skuteczniejszą ochronę dziedzictwa technicznego, stanowiącego niezwykle ważny i integralny element dziedzictwa narodowego.

Janusz Dyduch, wiceprezes Naczelnej Organizacji Technicznej, wyraził opinię, że Centrum Techniki i Cywilizacji ma szansę stać się unikatem w skali Polski, a nawet Europy, podobnie jak Centrum Nauki Kopernik. Biorąc pod uwagę fakt, że ta placówka jest odwiedzana rocznie przez kilkaset tysięcy zwiedzających, można wnioskować, że podobną frekwencją cieszyłby się planowany Park Kulturowo-Techniczno-Historyczny.

Kolejna prezentacja projektu powstania Centrum Techniki i Cywilizacji odbyła się 16 marca 2012 r. podczas spotkania z przedstawicielami muzeów i instytucji kulturalnych z całej Polski, związanych z dziedziną techniki i promocją osiągnięć myśli technicznej. Wśród reprezentowanych placówek były: Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, Kopalnia Soli „Wieliczka” Trasa Turystyczna, Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, Muzeum Techniki i Przemysłu w Warszawie, Muzeum Gazownictwa w Warszawie, Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku, Muzeum Śląskie w Katowicach, Centralne Muzeum Włókiennictwa w Łodzi, Muzeum Zegarów im. Przypkowskich w Jędrzejowie, Muzeum Narodowe w Szczecinie, Muzeum Narodowe Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie, Europejskie Centrum Bajki im. Koziołka Matołka, Muzeum Historii Fotografii im. Walerego Rzewuskiego w Krakowie, Centralne Muzeum Pożarnictwa w Mysłowicach, Muzeum Papiernictwa w Dusznikach-Zdroju i Muzeum Zabawek w Karpaczu⁶.

Spotkanie pokazało wyraźnie, że pomysł utworzenia nowoczesnego, interaktywnego Centrum, które przybliżyłoby społeczeństwu dokonania w dziedzinie techniki, cieszy się dużym uznaniem i aprobatą. Ze strony gości padło wiele rad, ułatwiających podjęcie działań na rzecz koncepcji. Ważna była wypowiedź Jana Maćkowiaka – dyrektora Muzeum Narodowego Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie. Zauważył on, że muzealnictwo w Polsce jest zdominowane przez historyków sztuki, co w przypadku muzeów niezwiązanych ze sztuką nie działa korzystanie. Z tego powodu prawdopodobnie ideą powstania Centrum nie byłoby zainteresowane Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Utworzenie placówki na pewno odegrałoby niezwykle ważną rolę w integracji środowiska muzealników z branży techniki i przemysłu, w celu wypracowywania efektywnych metod ich działalności. Prezentacja dość zaniedbanego obszaru wiedzy zyskałaby zupełnie nowy wymiar, stałaby się interesująca dla odbiorcy i dałaby mu możliwość eksplorowania niepopularnych dotąd zasobów myśli i ludzkich dokonań, w których znaczący udział mieli także Polacy. Centrum byłoby odpowiedzią na wzrastające zainteresowanie dziedziną techniki wśród społeczeństwa.

Kolejny mówca – Piotr Mady z Muzeum Techniki i Przemysłu w Warszawie – podkreślił ważną rolę lobbingu na rzecz powstania Centrum. Sugerował szukanie sprzymierzeńca z firmą, budującą nowe osiedle w bliskiej odległości od Muzeum, na ulicy Kolejowej, tzw. „19. Dzielnicą”. Jego zdaniem źródła finansowania można upatrywać w inwestorze centrum handlowego, które mogłoby w ramach nowej inwestycji uwzględnić potrzeby Muzeum. Kustosze Muzeum Wojska Polskiego – Piotr Zientarzewski – zwrócił uwagę na podobieństwo reprezentowanej przez niego placówki z Muzeum Kolejnictwa. Obie nie mają swojej stałej siedziby. Jego zdaniem dla muzealnika najważniejszy powinien być zabytek, ponieważ to on daje autentyczną możliwość spotkania się odbiorcy z historią. Na zakończenie Ferdynand Ruszczyc podkreślił, że Muzeum stara się o wpisanie swojej siedziby do rejestru zabytków, co uchroniłoby go przed likwidacją.

Wszyscy uczestnicy spotkania zgodzili się, że po pierwszym spotkaniu trzeba podjąć kolejne kroki przybliżające do realizacji dzieła. Poszczególne placówki planują propagować sam pomysł, zachęcać do zabrania głosu w sprawie Centrum. Stwierdzono, że dyskusja może się toczyć na forum internetowym, którego stworzenie zadeklarowało Muzeum Kolejnictwa. Przedstawienie pomysłów planowano na kolejnym spotkaniu, którego termin wyznaczono na czerwiec 2013 r.

- Przedstawiony powyżej, ze wszech miar wartościowy i śmiały, projekt budowy nowej siedziby Muzeum niestety nie został wdrożony do realizacji. Ale sam temat stworzenia Centrum na potrzeby kolejowej inwestycji był kontynuowany. Argumenty w tym temacie, opracowane przez Walentynę Rakiel-Czarnecką były nie do podważenia, oto najważniejsze z nich⁷:

⁶ Podsumowanie spotkania przedstawicieli instytucji muzealnych, Muzeum Kolejnictwa, Warszawa 2012.

⁷ *Argumenty za zachowaniem przez Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, po utworzeniu Centrum – statusu muzeum*, (oprac.) W. Rakiel-Czarnecka, Muzeum Kolejnictwa, Warszawa 2013.

- Przyszłe Muzeum powinno nadal być nazywane „Muzeum Kolejnictwa” ze względu na prawie 90-letnią historię i dorobek w zakresie gromadzenia zabytków, ich przechowywania i eksponowania.
- Utrzymanie nazwy nawiązuje do zachowania ciągłości placówki, która jest wartością samą w sobie.
- Muzeum Kolejnictwa jest jedyną placówką z tej dziedziny w Polsce, wpisaną do rejestru muzeów. **Były podejmowane również działania zmierzające do zmiany statusu Muzeum na Narodowe, przy współprowadzeniu przez Samorząd Województwa Mazowieckiego (jak dotychczas) i Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego.** Pozwoliłoby to na objęcie opieką, nadzorem oraz programem konserwatorskim wszystkich zabytkowych obiektów na terenie kraju, związanych z kolejnictwem.

Z tą propozycją wystąpił marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik do ministra kultury i dziedzictwa narodowego Bogdana Zdrojewskiego w kwietniu 2013 r.⁸ W odpowiedzi na to pismo minister zapewnił, że „... docenia działalność Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i jego zasługi w dziedzinie promocji wiedzy o dziejach kolei żelaznej, nie tylko na ziemiach polskich. (...) Bogata oferta wystawienicza prezentująca unikalne w skali europejskiej lokomotywy, elementy taboru kolejowego czy jedyny zachowany w Europie pociąg pancerny stanowi niezwykle interesującą propozycję dla turystów zarówno z kraju, jak i z zagranicy”.

Odnosząc się do współprowadzenia Muzeum, minister niestety odmówił, argumentując to budowa-
mi muzeów zarówno wówczas realizowanymi: II Wojny Światowej w Gdańsku, Historii Żydów Polskich w Warszawie, jak i planowanymi w najbliższej przyszłości: Historii Polski w Warszawie i Muzeum Józefa Piłsudskiego w Sulejówku. Związane z tym ogromne nakłady finansowe oraz stałe koordynowanie prac nie pozwalały na podjęcie kolejnego zobowiązania⁹.

- Prestiż i ranga kolejnictwa – dziedzina kolejnictwa ma bardzo duże zasługi na świecie w obszarze rozwoju kultury technicznej, przemysłu oraz handlu i zasługuje na to, aby posiadać oddzielne muzeum.
- Zachowanie ciągłości instytucjonalnej Muzeum Kolejnictwa pozwoliłoby przenieść zabytki na mocy wniesienia ich aportem do nowo powstałej instytucji. W przypadku zaś likwidacji placówki, zgodnie art. 26 i 27 Ustawy o Muzeach z 26 listopada 1996 r. (tekst ujednolicony Dz.U. z 3 września, poz. 987) problemy związane z zagospodarowaniem mienia, w tym muzealiów, spadną na Urząd Marszałkowski, który jest organem założycielskim.
- Jedynie muzeum, na podstawie ww. ustawy o muzeach, jest w stanie zagwarantować warunki do wypełniania statutowych zadań: gromadzenia, odpowiedniego przechowywania zabytków i ich ochrony, jak również udostępniania.
- Perspektywy rozwojowe – zadaniem Muzeum Kolejnictwa jest stałe gromadzenie zabytków kolejowych, co oznacza, że obecnie czynne jednostki taboru z biegiem czasu przekształcą się w zabytki i będą wymagały przyjęcia do kolekcji muzealnej. Z tego powodu Muzeum będzie powiększało swoje zbiory. Należy stworzyć mechanizm, który pozwoliłby na bieżące przekazywanie do tej placówki cennych obiektów. Może to zagwarantować system monitoringu procesu „wychodzenia z użycia” starszych pojazdów oraz włączanie ich do kolekcji muzealnych.

Kolejna koncepcja nowej inwestycji została opracowana na zamówienie PKP przez zespół „Rysy Architektki” we wrześniu 2013 r. Inwestorem miało być również PKP S.A. W planie uwzględniano dwie lokalizacje:

- **W dzielnicy Ochota, na Szczęśliwicach**, na terenie kolejowym zamkniętym, zdominowanym przez torowiska i budynki techniczne PKP. Brano pod uwagę możliwość adaptacji zabudowy o powierzchni 4100 m². Obiekty, które nie byłyby likwidowane, podlegają ochronie konserwatorskiej ze względu na zabytkowy charakter i mogłyby być częściowo wykorzystane pod warunkiem poniesienia przez inwestora dużych nakładów finansowych. Na potrzeby nowoczesnej ekspozycji Muzeum konieczna byłaby budowa nowego budynku. Uzasadnieniem do tego był zły stan techniczny zaplecza ekspozycyjno-administracyjnego obecnej siedziby Muzeum Kolejnictwa, co wiązało się z potrzebą relokacji zasobów muzeum do miejsca spełniającego standardy placówki o poziomie europejskim. Muzeum nie miało możliwości technicznych dla właściwego, zgodnego z ustawą o ochronie i konserwacji zabytków, składowania muzealiów, które wystawione na skrajne warunki atmosferyczne ulegały ciągłej degradacji.
- **W dzielnicy Praga-Północ, przy ulicy Nowokijowskiej, ok. 500 m od dworca Warszawa Wschodnia.** Na tym obszarze mieściły się: ogródki działkowe i budynki techniczne PKP oraz wynajmowane przed-

⁸ Pismo Marszałka Województwa Mazowieckiego Adama Struzika do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego Bogdana Zdrojewskiego z dnia 17 kwietnia 2013 r.

⁹ Pismo Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego Bogdana Zdrojewskiego do Marszałka Województwa Mazowieckiego Adama Struzika z dnia 16 maja 2013 r.

siębiorstwom prywatnym. Żaden z obiektów nie odpowiadał jednak wymogom planowanej inwestycji. Otwarcie tu Muzeum byłoby możliwe tylko w przypadku budowy nowej siedziby. W związku z tymi argumentami pod uwagę brano lokalizację na Szczęśliwicach.

W celu prezentacji tego projektu w Centrali PKP odbyły się dwa spotkania w październiku 2013 r. Uczestniczyli w nich przedstawiciele Muzeum Kolejnictwa, którzy zgłosili do tej koncepcji swoje uwagi. Temat był kontynuowany w 2014 r. i tak 10 lutego odbyło się spotkanie w Muzeum Kolejnictwa, w którym wzięli udział ze strony organizatora placówki: Adam Struzik – marszałek województwa mazowieckiego, i przedstawiciele przedmiotowych departamentów w urzędzie marszałkowskim. PKP S.A. reprezentowali: Piotr Ciżkowicz – członek Zarządu, Jarosław Bator – dyrektor zarządzający ds. nieruchomości, oraz pracownicy zainteresowanych departamentów. Uczestnikami byli także reprezentanci: ministerstw – Infrastruktury i Rozwoju, Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Urzędu Miasta st. Warszawy.

Jarosław Bator przedstawił koncepcję stworzenia Centrum pod zmienioną nazwą – Komunikacji i Techniki. Według protokołu uzgodnień¹⁰ wszyscy obecni wyrazili zainteresowanie tym projektem. Podjęto m.in. następujące ustalenia odnośnie do tej placówki:

- Powstanie jako instytucja kultury i zostanie utworzona zgodnie z ustawą z 25 października 1991 r. o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej w drodze zawarcia odrębnej umowy.
- Zostanie wybudowana przy wykorzystaniu środków unijnych.
- Zostanie zlokalizowana w Warszawie, w dzielnicy Wola, na nieruchomościach udostępnionych przez PKP S.A. oraz – jeśli zaistnieje taka potrzeba – na gruntach udostępnionych przez Miasto Stołeczne Warszawa.
- Powstanie w pierwszej kolejności w oparciu o dorobek muzealny Muzeum Kolejnictwa w Warszawie oraz eksponaty przekazane przez PKP S.A. i Miasto Stołeczne Warszawa. Możliwe będzie zaangażowanie innych podmiotów w proces tworzenia Centrum, w tym: Muzeum Techniki i Przemysłu NOT oraz Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze.
- Celem jej utworzenia jest również odciążenie firm zajmujących się transportem miejskim z przechowywania i utrzymywania w sprawności eksponatów zabytkowych, znajdujących się na terenie poszczególnych zakładów.
- PKP S.A. zobowiązują się do podjęcia z innymi spółkami świadczącymi usługi przewozowe wspólnych działań koncepcyjnych i projektowych, mających w konsekwencji doprowadzić do powstania Centrum. Spółka PKP zobowiązuje się do przekazania Centrum eksponatów, będących w jej dyspozycji.
- Intencją zebranych jest, aby Centrum, jako wspólne przedsięwzięcie organów administracji publicznej i władz spółek transportowych, pełniło w głównej mierze funkcję edukacyjną i poznawczą, a z uwagi na usytuowanie stało się stałym miejscem odwiedzin mieszkańców Warszawy, jak również osób z całej Polski.
- PKP S.A., Województwo Mazowieckie i Miasto Stołeczne Warszawa zobowiązują się do podjęcia bezpośrednich działań związanych z utworzeniem Centrum i w tym celu powołują niezwłocznie Zespół Roboczy.

Kolejne ważne spotkanie w tej kwestii odbyło się 3 marca, również w siedzibie Muzeum Kolejnictwa. Obecne były wszystkie strony zaangażowane w powstanie Centrum. Uzgodniono przede wszystkim konieczność podpisania listu intencyjnego, ustalenie statusu przyszłego muzeum i wypracowanie modelu dalszej współpracy nad Centrum Komunikacji i Techniki w formie mniejszych zespołów roboczych skupiających się na poszczególnych zagadnieniach. Podczas tego spotkania odbyły się dwie prezentacje, przygotowane przez pracowników PKP S.A. w osobach – Justyny Sołtyk, dyrektor projektu w Departamencie Eksploatacji Nieruchomości PKP S.A., i Bartłomieja Budnickiego.

Jedna prezentacja nosiła tytuł „Koncepcja relokacji i reorganizacji Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Powołanie Centrum Komunikacji i Techniki”, druga dotyczyła harmonogramu działań w ww. zakresie¹¹. Dzięki podjętym czynnościom projekt został wpisany do kontraktu terytorialnego w celu maksymalizacji szans na uzyskanie funduszy z Regionalnego Programu Operacyjnego i środków przewidzianych na działania rewitalizacyjne. Został stworzony harmonogram prac, który zakładał powołanie Centrum do 31 lipca 2014 r. Zaczęto pracować nad misją i założeniami programowymi nowej instytucji.

15 lipca 2014 r. został podpisany list intencyjny przez: Samorząd Województwa Mazowieckiego, Miasto Warszawa, Ministra Rozwoju i Infrastruktury, Ministra Kultury i Dziedzictwa Naro-

¹⁰ Protokół uzgodnień w sprawie współpracy przy organizowaniu Centrum Komunikacji i Techniki, Muzeum Kolejnictwa (11 lutego 2014 r.).

¹¹ I Spotkanie Komitetu Sterującego. Organizacja Centrum Komunikacji i Techniki, prezentacja multimedialna, (oprac.) Polskie Koleje Państwowe S.A., z dnia 3 marca 2014 r.

dowego, Ministra Nauki, PKP S.A. oraz Naczelną Organizację Techniczną, zrzeszająca 37 stowarzyszeń¹². Określał on wzajemne współdziałanie w zakresie powołania nowej instytucji kultury – Centrum Komunikacji i Techniki.

Planowane części składowe przyszłej instytucji:

- Budynek główny – wystawa stała, sale wystaw czasowych
- Budynki administracyjne
- Sale edukacyjne
- Sale szkoleniowe, centrum konferencyjne
- Kino/teatr
- Symulator
- Część multimedialna – aplikacje/gry/rzeczywistość 3 D
- Parowozownia
- Ekspozycja zewnętrzna (tabor) – udostępniony do zwiedzania
- Laboratorium – ekspozycja nowoczesnej kolei, warsztaty techniczne
- Boiska sportowe
- Tereny zielone dla rozwoju elementów aktywnej turystyki i relaksu, zielone płuca Warszawy
- Zaplecze gastronomiczne
- Parking
- Drogi dojazdowe
- Zaplecze hotelowe
- Sale do zabaw dla małych dzieci, pokój matki z dzieckiem
- Minikolejka (możliwy przejazd)
- Zewnętrzne instalacje techniczne – zwrotnice, budka dróżnika, obrotnica itp.
- Magazyn (udostępniony zwiedzającym)
- Biblioteka/archiwum
- Sklep z pamiątkami

Spodziewane efekty powstania Centrum Komunikacji i Techniki, opracowane w oparciu o wizję Centrum Techniki i Cywilizacji, przygotowaną przez Muzeum Kolejnictwa na konferencję pod nazwą „Warszawa Główna... i co dalej?” (29 lutego 2012 r.):

- Wykorzystanie dziedzictwa oraz historii miejsca, od lat związanego z koleją i przemysłem.
- Wykreowanie przestrzeni, na którą zostanie wprowadzona praktyka z dziedziny urbanistyki – nowoczesny styl zarządzania dziedzictwem kulturowym.
- Wykreowanie na powyższej bazie unikatowego miejsca, w którym poprzez zabawę będzie podnoszona świadomość historyczno-techniczna dzieci i młodzieży. Podczas lekcji będą wykorzystywane repliki urządzeń i pojazdów, a także symulatory i inne urządzenia. Poznawanie ich działania to nie tylko rozbudzanie zainteresowań techniką i spełnianie marzeń – są one doskonałym narzędziem szkoleniowym, radykalnie ograniczającym np. katastrofy transportowe. Zaplecze warsztatowe i naukowe dla szkół o profilu technicznym.
- Wzbogacenie oferty turystycznej i edukacyjnej Warszawy, budowa wizytówki godnej statusu stolicy Polski.
- Zagospodarowanie terenów zaniedbanych i zdegradowanych.
- Wykorzystanie do przekazu wiedzy najnowszych technik, urządzeń, rozwiązań.
- Utworzenie Centrum Edukacji Technicznej, wypracowanie nowych metod i sposobów przekazywania wiedzy. Trzeba podkreślić, że interaktywne ekspozycje, z uwagi na innowacyjność i łatwą formę przekazu, przyciągną najbardziej opornych na wiedzę. Centrum stanie się miejscem, gdzie można uczyć się poprzez zabawę, ale również warsztatem kształcenia zawodowego. Nauka poprzez doświadczenie, bezpośredni kontakt z ekspozycją, włączenie w proces tworzenia, edukacja poprzez rozbudzanie wyobraźni i aktywne zdobywanie wiedzy – to wszystko razem przyniesie wymierne efekty.
- Zebranie oraz zaprezentowanie olbrzymiego potencjału, tkwiącego w kadrze merytorycznej muzeów techniki w Polsce oraz uczelni i ośrodków naukowo-badawczych.
- Promocja polskich wynalazców i odkrywców.

¹² List intencyjny w sprawie współpracy przy organizowaniu Centrum Komunikacji i Techniki, z dnia 15 lipca 2014 r.

- Promocja muzeów techniki zlokalizowanych w różnych miejscach w kraju, przybliżanie ich zbiorów, zachęcanie do odwiedzania tych miejsc.
- Rozbudowa Muzeum Kolejnictwa, unowocześnienie sal wystawowych, sposobów komunikowania się z widzami, wzbogacenie kolekcji. Jeśli nowa instytucja ma zająć się wzbogacaniem kolekcji, to przydałoby się zainwestować w to, co już jest, inaczej nie będzie to wzbogacanie, ale likwidowanie.
- Powstanie terenu zielonego, dostępnego dla mieszkańców.
- Wzrost liczby odwiedzających.

Proponowane źródła finansowania: Wkład własny organizatorów nowej instytucji kultury (Województwa Mazowieckiego oraz PKP S.A.). Zamiarem jest wykorzystanie środków w ramach perspektywy unijnej 2014-2020 (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko).

Przewidywany okres realizacji:

- 2015 – prace projektowe
- 2016 – przygotowanie inwestycji
- 2016-2017 – działania inwestycyjne
- 2017/I kwartał 2018 – relokacja zasobów muzealnych i organizacja nowej instytucji
- 1 czerwca 2018 r. – udostępnienie zwiedzającym

Instytucja realizująca przedsięwzięcie: Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego wraz z PKP S.A.

Przedsięwzięcia komplementarne, ich zakres oraz źródło finansowania: Grupa PKP jest organizatorem dwóch skansenów techniki kolejowej – w Wolsztynie i Chabówce. Zbiory tych instytucji są komplementarne do zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Docelowo podmioty mogą działać jako sieć oddziałów o podobnej tematyce”.

**Niemal równolegle w Muzeum powstała wizja nowej placówki pt.
„KONCEPCJA PROGRAMOWA MUZEUM KOLEJNICTWA. ZAŁOŻENIA WYSTAWY GŁÓWNEJ”
– zarys projektu¹³**

Zakładano, że dwoma filarami wystawy głównej będą:

- 1. TABOR MUZEALNY KOLEJOWY** wyeksponowany zarówno w hali (halach) wystawowych, jak i na placu przed budynkiem muzealnym pod wiatami.
- 2. POZOSTAŁE MUZEALIA RUCHOME** (urządzenia kolejowe, archiwalia, zbiory artystyczno-historyczne itp.) wyeksponowane na salach wystawowych.

Słowem kluczowym mogłaby być polska myśl techniczna. Tłem – rozwój kolei na świecie.

Ze względu na istnienie odrębnej filii Muzeum – poświęconej kolei wąskotorowej (w Sochaczewie) – główny rys wystawy stałej w siedzibie głównej w Warszawie będzie dotyczyć kolei normalnotorowej z jedynie drobnym akcentem dotyczącym kolei wąskotorowej odsyłającej zwiedzających do zbiorów zgromadzonych w Sochaczewie. Tym elementem odsyłającym byłoby m.in. wyeksponowanie przykładowych parowozów lub wagonów wąskotorowych, jak również ukazanie zróżnicowania rozstawu szyn (oddzielnie dla kolei normalnotorowych i wąskotorowych, a także szerokotorowych. Zróżnicowanie rozstawu szyn można będzie ukazać w ujęciu historycznym.

KONCEPCJA TEMATYCZNA:

1. TABOR MUZEALNY KOLEJOWY – Sposób rozmieszczenia: ok. 10 cennych egzemplarzy taboru normalnotorowego wybranych pod kątem polskiej myśli technicznej ustawionych w specjalnie zbudowanej hali ogrzewanej, klimatyzowanej i przy odpowiednim oświetleniu, z wybudowanym kanałem umożliwiającym obejrzenie podwozia przynajmniej 1 egzemplarza. Na ścianach tej hali proponujemy stworzenie „ściany pamięci” z portretami wybitnych polskich inżynierów, konstruktorów, budowniczych i fundatorów kolei (Xiężopolski, Czeczott, Podolski, Malinowski, Wysocki, Kronenberg itd.).

¹³ *Koncepcja programowa Muzeum Kolejnictwa – założenia wystawy głównej*, (oprac.) W. Rakiel-Czarnecka, wspólnie z pracownikami Muzeum Kolejnictwa, Warszawa 2014.

Pozostałe jednostki taborowe (ponad 40 sztuk), w tym przykładowe 2 sztuki taboru wąskotorowego, ustawić tematycznie na placu, pod zbudowanymi wiatami z jednoczesnym uwzględnieniem sprawdzenia dodatkowo ok. 10 obiektów z terenu kraju oraz z uwzględnieniem miejsca na obiekty aktualnie eksploatowane przez PKP, które w przyszłości staną się również muzealiami (łącznie powinno się przewidzieć miejsce dla ok. 60-70 obiektów).

Powinno się również uwzględnić teren pod zaplecze warsztatowo-remontowe dla ok. 10-20 obiektów taborowych. Powinno ono być zadaszone (wiaty), niedostępne dla zwiedzających (np. odgrodzone estetycznie wykonanym płotem).

Pomysłem na ożywienie i uatrakcyjnienie przestrzeni jest np.:

- zbudowanie w przestrzeni otwartej kolejki wąskotorowej kursującej po linii w kształcie pętli z zadaszeniem w miejscu wsiadania i wysiadania oraz postoju w czasie wolnym od kursowania,
- odtworzenie dawnego ogrodu kwiatowego i warzywnego na kolei,
- zbudowanie makiety (rekonstrukcji) fragmentu dawnego dworca np. Dworca Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w skali 1:1 lub przeniesienie autentycznej, starej stacji,
- zbudowanie makiety, która będzie uruchamiana zdalnie przez zwiedzających, jednocześnie będzie mogło jeździć po niej kilka pociągów, każdy własnym torem,
- elementy przyciągające najmłodszych i ich rodziny – bohaterowie filmów animowanych o kolejach,
- aranżacja wnętrza wagonów lub ich fragmentów ukazująca, jak się dawniej jeździło koleją (w podziale na klasy). Osoby zwiedzające miałyby możliwość wsiąść do takiego wagonu, za oknem zmieniałyby się krajobraz, z parowozu leciałyby dym, słychać by było pracę tłoków,
- odtworzenie autentycznych zapowiedzi pociągów na dworcach kolejowych – wzorowane na wybranym czasie,
- emisja piosenek związanych z kolejnictwem,
- uwzględnienie innych rodzajów kolei, jak np. linowa.

2. SALE WYSTAWOWE – Usytuowanie muzealiów w salach wystawowych:

Przestrzeń tematyczna A

ZALĄŻKI POWSTANIA KOLEI Z UWZGLĘDNIENIEM WYNALAZKÓW, POWODÓW I PRZYCZYN, KTÓRE SPOWODOWAŁY POWSTANIE I ROZWÓJ KOLEI (np. wynalezienie koła, trudności z transportem dyliżansami, maszyna parowa, lokomobila itp.)

- model pracującego tłoka,
- model pracującej maszyny parowej,
- prototypy kolei (przykładowe modele pierwszych rozwiązań konstrukcyjnych quasi-kolejowych),
- kolej jako strategiczny środek komunikacji i transportu podczas działań wojennych (umożliwiający jednoczesne przewiezienie ogromnej liczby pojazdów wojskowych i żołnierzy),
- rozwój budowy szyn i torowisk (od szyn drewnianych po stalowe), z czego wynikają zmiany na kolei oraz wzrasta jej znaczenie (prędkość jazdy, rozwój kolei, rozwój transportu),
- Polska pod zaborami na tle rozwoju transportu kolejowego (rys historyczny, mapy).

Przestrzeń tematyczna B

HISTORIA KOLEI OD XIX W. DO ZAKOŃCZENIA I WOJNY ŚWIATOWEJ

- modele taboru i dworców kolejowych (np. stacja Granica, obecnie Maczki; model Dworca Warszawsko-Wiedeńskiego),
- pierwsze linie kolejowe w Europie (np. Stockton – Darlington, Liverpool – Manchester),
- linie kolejowe na obszarach Królestwa Polskiego, Galicji i zaboru pruskiego (w tym spółki budowy kolei),
- ukazanie powodów długotrwałego rozwoju kolei na ziemiach polskich po zniszczeniu infrastruktury kolejowej w trakcie wycofywania się wojsk po I wojnie światowej,
- odtworzenie wnętrza wagonów klasy I, II, III itd. – ukazanie zróżnicowanych warunków podróżowania,
- odtworzenie klimatu dawnego warsztatu kolejowego (np. kuźnia: piec, kowal z młotem, młot parowy itp.) udostępnionego osobom zwiedzającym z możliwością realizacji działań edukacyjno-warsztatowych,
- symulator prowadzenia parowozu w roli maszynisty i pomocnika (wrzucanie węgla do kotła podczas jazdy parowozu itp.) w celu ukazania postępu technicznego ułatwiającego pracę człowieka,
- odtworzenie dawnych zawodów w służbie kolei (np. kotlarz, giser, krawiec, ślusarz itp.) i aktualnych, a także umożliwienie wcielania się w poszczególne role (strój, elementy munduru, wyposażenie, megafon itp.),

- powstanie styczniowe a kolejarze,
- wywozy na Syberię (ekspozycja, wystawa w wagonie towarowym – ukazanie i doświadczanie tragedii czy wystrzegania się podobnych zachowań). Najdłuższa linia kolejowa na świecie – kolej transsyberyjska, tzw. Palec Cara. Wyznaczenie linią linii kolejowej łączącej Moskwę i Petersburg bez zbadania możliwości terenu. Architektura krajobrazu (matematyka, geometria, rysunek techniczny, planowanie przestrzenne itp),
- emigracja a budowa kolei. Polscy inżynierowie budowniczymi kolei za granicą: kolej transsyberyjska, kolej w USA, Peru, Chinach itp.,
- szkolnictwo kolejowe (szkoły i zakłady kolejowe).

Przestrzeń tematyczna C

HISTORIA KOLEI OD OKRESU MIĘDZYWOJENNEGO DO ZAKOŃCZENIA II WOJNY ŚWIATOWEJ ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju kolejnictwa na ziemiach polskich

- modele taboru z tego okresu z podkreśleniem polskich osiągnięć techniki (np. Pm36 i motyw światowej wystawy w Paryżu; wagony i parowozy konstrukcji polskiej na tle taboru produkcji światowej kursującego na liniach zagranicznych i na liniach polskich),
- fabryki: Fablok, Cegielski i Lilpop (w tym multimedialny wywiad rzeka z p. Komorowskim, wnukiem Lilpopa),
- linie wąskotorowe przemysłowe,
- osadnictwo kolejowe (powstawanie miast i osiedli na potrzeby przemysłu kolejowego, np. Zduńska Wola, Skierniewice, Korsze, Inowrocław, osiedle Targówek w Warszawie itp.),
- dawne Muzeum Komunikacji na ul. Nowy Zjazd w Warszawie,
- początki elektryfikacji linii kolejowych w Polsce,
- wywozy do niemieckich obozów zagłady oraz na wschód (aranżacja wnętrza wagonu),
- ukazanie powodów długotrwałego rozwoju kolei na ziemiach polskich po zniszczeniu infrastruktury kolejowej w trakcie wycofywania się wojsk po II wojnie światowej,
- aranżacja wnętrz wagonów z okresu 20-lecia międzywojennego. Mógłby tam być m.in. wagon restauracyjny, w którym byłby utworzony i prowadzony prawdziwy bufet dla zwiedzających i pracowników muzeum,
- zdjęcia dworców z tego okresu na ziemiach polskich (zestawienie ze współczesnymi, porównanie: wczoraj a dziś),
- kolejki wąskotorowe w Warszawie, ich znaczenie w rozwoju stolicy i okolic oraz w dostarczaniu żywności dla głodującej Warszawy podczas II wojny światowej.

Przestrzeń tematyczna D

HISTORIA KOLEI OD ZAKOŃCZENIA II WOJNY ŚWIATOWEJ DO WSPÓŁCZESNOŚCI z uwzględnieniem prezentacji wizji futurystycznych (np. symulatory jazdy)

- modele taboru z tego okresu,
- symulator prowadzenia elektrowozu,
- symulator prowadzenia spalinowego pojazdu trakcyjnego,
- rozwój linii kolejowych po II wojnie światowej po zmianie granic,
- fabryki NEWAG, PESA itp.,
- zdjęcia dworców na Ziemiach Odzyskanych (zestawienie ze współczesnymi, porównanie: wczoraj a dziś).

Przestrzeń tematyczna E

KOLEJ W SZTUCE, LITERATURZE, SPORCIE, MUZYCE, FILMACH

- wątek literacki: np. życie i praca na kolei Władysława Reymonta (zdjęcia, multimedialne nagrania utworów itp.) oraz utwory, które tworzył inspirowany pracą na kolei. Opowiadania S. Grabińskiego oraz innych pisarzy, zawierające wątki kolejowe,
- poezja „kolejowa”,
- kolej w malarstwie,
- kolej w filmach fabularnych („Pociąg” reż. Kawalerowicz, „Człowiek na torze” reż. Munk, „Kolejarskie słowo” reż. Munk, „Ludzie z pociągu” reż. Kutz, „Bestia ludzka” reż. Clouzot, „Noc jest moim królestwem” reż. Clouzot) i dokumentalnych („Piękne słowa” reż. Munk oraz inne),
- sport i turystyka na kolei.

Przestrzeń tematyczna F**SŁUŻBA DROGOWA NA KOLEI**

- urzędzenia i maszyny drogowe z różnych okresów,
- kącik dla dzieci.

Przestrzeń tematyczna G**WYSTAWY CZASOWE****Przestrzeń tematyczna H****CENTRUM EDUKACJI TECHNICZNEJ**

- salki edukacyjne dla dzieci wg wypracowanych przez Muzeum koncepcji,
- sala kinowa (filmy, sympozja itp.).

Świetlana przyszłość Stacji Muzeum¹⁴

PKP S.A. zależało w owym czasie na stworzeniu pozorów, że podejmowane działania dotyczące likwidacji Muzeum oraz przeniesienia go w inne miejsce są wyrazem wielkiej troski o dziedzictwo kolejowe. Z inicjatywy specjalistów od public relations na łamach biuletynu „Stacja Muzeum” nr 1/2016 ukazał się artykuł pt. „Świetlana przyszłość Stacji Muzeum”, będący efektem ustaleń autorów z PKP S.A.

„Rozmowy na temat jego relokacji i restrukturyzacji Muzeum Kolejnictwa rozpoczęły się już kilka lat temu. Polskie Koleje Państwowe S.A., znając trudną sytuację Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, chciały stworzyć formułę instytucji w taki sposób, aby móc ją wspierać i być gwarantem zachowania dziedzictwa kolejowego. W drodze negocjacji ustalono, że najlepszym rozwiązaniem będzie zamknięcie starej placówki i powołanie nowej, której PKP S.A. będzie współorganizatorem.

PKP S.A. i Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego powołały nową instytucję pod nazwą «Stacja Muzeum», która jest spadkobiercą Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i otrzymała wszystkie zgromadzone przez lata eksponaty. Należycie chronione od zniszczenia i poddane gruntownej renowacji znajdują się na terenie nowej siedziby placówki, która powstanie na warszawskich Odolanach, na terenie należącym do PKP S.A. Program Stacji Muzeum skoncentrujemy na atrakcyjnym dla publiczności temacie kolejnictwa. Ma być porównywalny pod względem profilu działalności i znaczenia do «Miasta Nauki i Przemysłu» – paryskiego muzeum «Cité des Sciences et de l'Industrie».

Naszym obiektem referencyjnym jest Narodowe Muzeum Kolei w Yorku w Wielkiej Brytanii, które na całym świecie uważane jest za najlepszą tego typu instytucję kultury. Ta modelowa placówka ma tradycyjny charakter, ale jednocześnie w sposób niezwykle nowoczesny wprowadza zwiedzających w świat kolejnictwa i jego historii. Naszym celem jest popularyzacja przedmiotowej tematyki i stworzenie miejsca chętnie odwiedzanego zarówno przez turystów z kraju, jak i z zagranicy. Chcemy, aby w nowej instytucji kultury spotykali się przedstawiciele kilku pokoleń, zafascynowani pięknem zabytkowej ekspozycji, wspólnie spędzający czas i cieszący się multimedialną przestrzenią wystawienniczą.

Geneza powstania Stacji Muzeum

PKP S.A., Województwo Mazowieckie, Miasto Stołeczne Warszawa oraz Naczelna Organizacja Techniczna, zrzeszająca 37 stowarzyszeń, podpisały 15 lipca 2014 r. list intencyjny określający współdziałanie w zakresie stworzenia instytucji kultury – Centrum Komunikacji i Techniki. W toku dalszych prac okazało się jednak, że projekt ograniczy się do dziedzictwa kolejowego. W dniu 21 października 2014 r. pomiędzy współorganizatorami – Polskimi Kolejami Państwowymi S.A. i Województwem Mazowieckim – została podpisana warunkowa umowa określająca zasady współdziałania stron. Kolejnym krokiem było zawarcie 8 maja 2015 r. umowy o utworzeniu i prowadzeniu samorządowej instytucji kultury – «Stacji Muzeum». Dokument ten zdefiniował wszystkie obszary współpracy jej organizatorów. Kilka tygodni później (15 czerwca) Sejmik Województwa Mazowieckiego podjął dwie uchwały: pierwszą o zamiarze likwidacji Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, drugą o utworzeniu Stacji Muzeum i nadaniu jej statutu.

Muzeum Kolejnictwa zostało ostatecznie wykreślone z rejestru instytucji kultury z dniem 31 marca 2016 r., a Stacja dokładnie w tym samym momencie przejęła dawnych jego pracowników i rozpoczęła

¹⁴ Świetlana przyszłość Stacji Muzeum, (oprac.) PKP S.A. i Stacja Muzeum, Biuletyn „Stacja Muzeum” nr 1/2016, s. 1, 6-7.

pełną działalność operacyjną. Systematycznie przyjmowała eksponaty po zlikwidowanym muzeum i już 14 maja 2016 r. drzwi dawnego dworca PKP Warszawa Główna otworzyły się dla zwiedzających i od tamtego momentu otwarta jest nieprzerwanie do dzisiaj 7 dni w tygodniu.

Jakich zmian można spodziewać się w przyszłości?

Podobnie jak dawne Muzeum Kolejnictwa, Stacja Muzeum jeszcze przez jakiś czas będzie funkcjonowała przy ulicy Towarowej 3. Teren nowej siedziby Stacji Muzeum zajmie prawie 22 hektary, co da nowe możliwości ekspozycji taboru. Będzie tu również dużo miejsca do wypoczynku i rekreacji dla całych rodzin. Obszar ten położony jest w obrębie dzielnicy Wola na styku z: Bemowem, Ochotą i Włochami.

Jak będzie wyglądać nasza nowa siedziba?

Pod koniec grudnia 2015 r. ogłoszono międzynarodowy konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej nowej siedziby Stacji. Organizatorami były Polskie Koleje Państwowe S.A. we współpracy ze Stowarzyszeniem Architektów Polskich. Rozstrzygnięcie konkursu nastąpiło w lipcu, a zwycięzcą została pracownia «Forum Architekci» z Wrocławia.

Centralną część zespołu stanowi budynek główny, mieszczący hol recepcyjny, do którego będzie przylegał zespół ogólnodostępnych pomieszczeń, w tym: kasy z informacją, sklep, restauracja, hol szatniowy, toalety oraz zlokalizowane na półpiętrze lokale – kawiarnia i biblioteka. Bezpośrednio przy holu zaplanowano powierzchnię z przeznaczeniem na salę wystaw czasowych, jak również salę dedykowaną najmłodszym. Na piętrze budynku głównego zaprojektowano strefę na ekspozycję stałą, skąd możliwe będzie przejście kładką ponad eksponatami do Hali Taboru. Układ przestrzenny zaplanowano tak, aby umożliwić zwiedzającym obserwację taboru zarówno z poziomu terenu, jak i z kładki.

Bezpośrednio do głównego budynku Muzeum przylega Hala Taboru, gdzie zaaranżowano ekspozycję taboru na 16 torach, podzielonych na dwie grupy oraz na wewnętrznej obrotnicy. Na wybranych torach przewidziano kanały przeznaczone do oglądania parowozów od spodu. Ściany boczne Hali podzielone są na składane sekcje, umożliwiające w sezonie letnim otwarcie ekspozycji na plac.

W obrębie terenów publicznych znajdzie się otwarta ekspozycja wybranego taboru oraz elementów infrastruktury. Małą architekturę – siedziska, stojaki na rowery etc. zaprojektowano z podkładów kolejowych, szyn i innych przetworzonych obiektów dawnej infrastruktury kolejowej. Planując tereny zielone, położono nacisk na czytelne rozgraniczenie ich od otwartej przestrzeni placu. Grunt z wykopów pod fundamenty budynku Muzeum oraz Hali Taboru planuje się wykorzystać do usypania pagórka, stanowiącego naturalną zieloną wyspę do oglądania parad i przejazdów parowozowych. Dodatkowo w terenie zielonym zaplanowano zachowanie istniejącego drzewostanu. Wieża widokowa pozwoli na oglądanie całego kompleksu muzealnego. *Opis projektu architektonicznego znajduje się stronie http://stacjamuzeum.pl/projekt_architektoniczny.*

Te same eksponaty w nowej odsłonie

W nowym kompleksie kolej zostanie przedstawiona od czasu jej powstania, poprzez współczesność, do śmiałych wizji przyszłości. Nasza placówka stanie się centrum kulturalno-naukowym, jednym z najbardziej awangardowych i innowacyjnych w kraju. Ekspozycje połączą tradycyjne i współczesne formy komunikacji, oparte między innymi na technologii dotykowej, technice 3D oraz wykorzystaniu internetu. Zwiedzającym udostępnimy: aplikacje multimedialne, symulatory, a w późniejszych etapach Ekspłanatorium, w którym w przystępny sposób będzie można poznać tajniki pracy kolejarza dawniej i dziś. Ekspozycja będzie spełniać także istotną rolę edukacyjną, związaną m.in. z zachowaniem bezpieczeństwa na terenach kolejowych.

Historia Stacji

Stacja Postojowa Szczęśliwice otwarta została w 1929 r. w ramach rządowego programu przebudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego, na podstawie ustawy z dnia 19 lipca 1919 r. O przebudowie węzła kolejowego warszawskiego, a dokładnie artykułów 4 i 5 o brzmieniu:

- Art. 4. Minister Kolei Żelaznych mocen jest już teraz, a więc przed zatwierdzeniem kosztorysu, przystą-

pić do natychmiastowego rozpoczęcia przebudowy węzła kolejowego warszawskiego według planu, przez Ministra ułożonego.

- Art. 5. Na te natychmiastowe roboty przyznaje się Ministrowi Kolei Żelaznych na rok 1919 kredyt w wysokości 15 milionów marek.

W zachodniej części stacji wybudowano pętlicę (zwaną wiankiem) na wzór stacji Sunnyside Yard w Nowym Jorku. Pozwalała ona na wyprawianie pociągów w drogę powrotną bez rozszczepiania poszczególnych wagonów i obracania ich na tarczy. Od strony torów, nie wchodząc na teren wagonowni, można podziwiać kompleks wybudowanych z czerwonej cegły budynków, które w swoim stylu miały nawiązywać do zabudowy dworców i infrastruktury w Kolei Carskosielskiej. Powstały one w latach 1924-1929 i są jednymi z najlepiej zachowanych przedwojennych kolejowych budynków w Warszawie. W środkowym budynku o strzelistym dachu uwieńczonym kulami mieściły się niegdyś biura. W kolejnym swoją siedzibę miał Hotel pod Zegarem – chętnie odwiedzany między innymi przez Józefa Piłsudskiego czy w późniejszym okresie dygnitarzy PRL. Na terenie całej wagonowni można znaleźć 14 budynków i zabudowań wpisanych do rejestru zabytków (znajdują się pod adresami Potrzebna 54 i Potrzebna 63). Są to między innymi: wspomniane wcześniej hotel i budynek główny, budynki techniczne (akumulatornia, magazyn tlenu itd.), hala warsztatowa czy wiata w zespole budowlanym wagonowni Odolany.

4 września 1939, podczas zmasowanego bombardowania Warszawy, szczęśliwicka wagonownia uległa znacznemu zniszczeniu. W trakcie okupacji Warszawy w nocy z 7 na 8 października 1942 r. patrole saperskie Armii Krajowej w ramach akcji dywersyjnej «Wieniec» wysadziły w powietrze tory kolejowe dookoła Warszawy, wykolejając kilka pociągów i paraliżując niemieckie transporty wojskowe. W odwecie hitlerowcy zamordowali 89 więźniów Pawiaka. Dziesięciu z nich powieszono na terenie Lokomotywni Szczęśliwice. Dziś w tym miejscu stoi krzyż i pomnik upamiętniający ofiary tego wydarzenia”.

Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała

WALKA O MUZEUM

Doprowadzenie do likwidacji Muzeum Kolejnictwa było zamysłem ówczesnej ekipy PKP S.A. Celem było najprawdopodobniej uniemożliwienie starań o prawo do gruntu przez Samorząd Województwa Mazowieckiego – organizatora Muzeum. Procedura likwidacji Muzeum oraz powołania instytucji kultury pod nazwą Stacja Muzeum, poprzedzona była wieloma rozmowami. W początkowym okresie były one prowadzone z przedstawicielami Muzeum. I tak podczas trójstronnych rozmów (przedstawiciele: PKP S.A., Samorządu Województwa Mazowieckiego oraz Muzeum Kolejnictwa), przed podpisaniem „umowy warunkowej” w 2015 r., rodziły się różne pomysły dotyczące dalszego funkcjonowania Muzeum. Były i takie, aby zlikwidować na zawsze tę instytucję i utworzyć tylko placówkę kultury, jak też koncepcja, aby odłączyć oddział w Sochaczewie i oddać go samorządowi.

Pełniąca w owym czasie obowiązki dyrektora Walentyna Rakiel-Czarnecka doprowadziła do tego, aby do protokołów z posiedzenia tzw. Komitetu Sterującego, pracującego nad wizją nowej placówki – zostały wpisane dwa istotne opracowania: **„Argumenty za zachowaniem przez Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, po utworzeniu Centrum – statusu muzeum”** oraz **„Załącznik do protokołu. Informacja przedstawiona w dniu 3 marca 2014 r. na 1. spotkaniu Komitetu Sterującego ds. Centrum Komunikacji i Techniki – dotycząca Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie”**. Dokumenty te, przedstawione podczas obrad Komitetu były przeciwwagą do wizji odłączenia muzeum w Sochaczewie od Muzeum Kolejnictwa oraz próbą obrony statusu Muzeum. W pierwszym dokumencie przedstawiono poniższe argumenty:¹

„1. Powinniśmy zachować w nowej nazwie słowa «Muzeum Kolejnictwa» z uwagi na 87-letnią TRADYCJĘ oraz markę placówki. MK ma duże tradycje i dorobek w gromadzeniu, przechowywaniu, eksponowaniu i opiece nad zabytkami kultury techniki w dziedzinie kolejnictwa. MK ma ponad 6 tys. eksponatów, bibliotekę (ponad 6 tys. wolumenów), jest instytucją rozpoznawalną w całej Polsce, z wizerunkiem wypracowanym długoletnią działalnością, ma swoją publiczność (ok. 60 tys. osób rocznie, a podczas Nocy Muzeum – ponad 8 tys.), sympatyków, miłośników, entuzjastów. Zachowując nazwę – zachowujemy CIĄGŁOŚĆ, która jest wartością samą w sobie. MK ze swoim dorobkiem jest główną bazą dla nowej struktury. Zasluguje na specjalne traktowanie, ale też wnosi jakość – efekt niemal 90-letniej historii.

2. W statucie «Centrum» powinno być ujęte, że w strukturze placówki funkcjonuje muzeum.

3. Muzeum Kolejnictwa w Warszawie jest jedynym muzeum, posiadającym zabytki związane z koleją, zapisanym do rejestru muzeów w Polsce. W marcu 2013 r. dyrekcja Muzeum wystąpiła do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego o zmianę statusu Muzeum Kolejnictwa w Warszawie na Centralne (Narodowe) Muzeum Kolejnictwa w Polsce, które obejmowałoby opieką, nadzorem oraz programem konserwatorskim wszystkie zabytkowe obiekty, związane z kolejnictwem na terenie całego kraju. W załączeniu – pismo do Pana Marszałka, do którego zwróciliśmy się o opinię dotyczącą naszego pomysłu.

4. SPECYFIKA DZIAŁALNOŚCI narzuca konieczność pozostawienia Muzeum Kolejnictwa, jako wyodrębnionej jednostki muzealnej, która będzie w ścisłej współpracy z innymi jednostkami «Centrum».

5. PRESTIŻ I RANGA KOLEJNICTWA – dziedzina kolejnictwa ma tak duże zasługi w Europie i świecie w obszarze rozwoju kultury technicznej, przemysłu i handlu, że zasługuje na to, aby posiadać oddzielne muzeum, które może wejść w skład «Centrum», jako samodzielna jednostka.

6. KWESTIA WNIESIENIA MUZEALIÓW APORTEM DO NOWEJ PLACÓWKI – zachowanie ciągłości instytucjonalnej Muzeum Kolejnictwa pozwoliłoby przenieść zabytki na mocy wniesienia ich aportem do nowo powstałego Muzeum zlokalizowanego w nowym miejscu. W przypadku zaś likwidacji muzeum, zgodnie z art. 26 i 27 Ustawy o muzeach z 21.11.1996 (tekst ujednolicony Dz.U. z 3.09.2012 r., poz. 987) problemy związane z właściwym zagospodarowaniem mienia, w tym muzealiów, spadną na Urząd Marszałkowski, jako organ założycielski lub organ wyznaczony przez MKiDN.

7. Jedynie Muzeum, na podstawie ww. ustawy o muzeach jest w stanie zagwarantować warunki do wypełniania statutowych zadań: gromadzenia, odpowiedniego przechowywania i ochrony zabytków, jak

¹Argumenty za zachowaniem przez Muzeum Kolejnictwa w Warszawie – po utworzeniu Centrum – statusu Muzeum (dokument cytowany w całości).

również ich udostępniania. Dlatego – jeśli mamy zabytki rejestrowane – musimy stworzyć warunki do dalszego ich przechowywania i udostępniania, a te gwarantuje ww. ustawa o muzeach.

8. PERSPEKTYWY ROZWOJOWE – zadaniem Muzeum Kolejnictwa jest stałe gromadzenie zabytków kolejowych, co oznacza, że obecnie czynne jednostki taboru z biegiem czasu przekształcają się w zabytki i będą wymagały przyjęcia do kolekcji muzealnej, a co za tym idzie, Muzeum Kolejnictwa będzie się rozrastało. Należy stworzyć mechanizm, który pozwoliłby na bieżące przekazywanie do MK cennych obiektów. Potrzebne jest prawo, jakie mamy w przypadku druków, gdzie jest obowiązek dostarczania do bibliotek egzemplarzy obowiązkowych. Stworzenie takiego mechanizmu zagwarantuje monitorowanie procesu wychodzenia z użycia starszych pojazdów/obiektów oraz włączanie ich do kolekcji muzealnych”.

Kolejny dokument jest zapisem tez opracowanych przez pełnomocnika Walentynę Rakiel-Czarnecką, zastępcę dyrektora Muzeum Kolejnictwa, oraz Adama Gerstmanną – kierownika sekcji technicznej Muzeum Kolejnictwa w Warszawie². Przedstawili oni kilka istotnych argumentów uzasadniających włączenie Oddziału Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie w skład Centrum Komunikacji i Techniki.

„1. Oddział Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie znajduje się w strukturach Muzeum Kolejnictwa w Warszawie od samego początku swojego istnienia, tj. od 1984 r., przy czym jego oficjalne otwarcie przez wiceministra komunikacji nastąpiło 6 września 1986 r. W związku z tym cała działalność tej placówki nierozdzielnie wiąże się z instytucją, pod którą podlega. Muzeum w Warszawie zawsze pełniło wobec niej funkcję kierowniczą, dlatego kluczowe decyzje były podejmowane przez dyrektora Muzeum przy udziale kierownika Oddziału w Sochaczewie. Warszawskie biuro na bieżąco prowadzi jego obsługę finansową i kadrową. Obie placówki realizują wiele wspólnych zadań, przede wszystkim w zakresie inwentaryzacji zbiorów, promocji, edukacji.

W przypadku konieczności usamodzielnienia się Muzeum w Sochaczewie wystąpi gwałtowny wzrost jego kosztów utrzymania, spowodowany potrzebą zwiększenia zatrudnienia do obsługi zadań, realizowanych obecnie w ramach warszawskiej centrali. Dotyczy to głównie: inwentarzy, księgowości, kadr, promocji, edukacji i organizacji wystaw. Bardzo istotny jest fakt, że samorządy właściwe dla Sochaczewa, tj. Urząd Miasta i Starostwo Powiatowe, nie wykazują zainteresowania utrzymaniem Muzeum z powodu braku odpowiednich środków finansowych.

Ważnym argumentem przemawiającym za przyjęciem Oddziału w Sochaczewie do Centrum Komunikacji i Techniki jest przedmiot zbiorów. Obie placówki gromadzą kolekcje związane z kolejnictwem. Ekspozycje Muzeum Kolei Wąskotorowej w harmonijny sposób łączą się z ekspozycjami taboru szerokotorowego Muzeum w Warszawie. Dopiero obie ekspozycje stanowią całość, będącą dobrem narodowym, o cechach spójności i kompleksowości. Wszystkie ekspozycje ze względu na wartość historyczną są zabytkami i powinny być zachowane w jak najlepszym stanie dla przyszłych pokoleń, aby pielęgnować spuściznę osiągniętą wysiłkiem wielu pokoleń Polaków.

2. Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie zostało utworzone w celu ocalenia przed zniszczeniem, również złomowaniem, części jednostek taboru, eksploatowanego na kolejach wąskotorowych w Polsce. Niektóre z nich są ostatnimi egzemplarzami danego środka lokomocji, zachowanymi do naszych czasów. Obecnie Muzeum dysponuje największym w Europie zbiorem muzealnego taboru wąskotorowego, zgromadzonego w jednym miejscu i należy do największych na świecie. Muzeum kultywuje historię rozwoju wąskotorowej kolei, ponieważ powstało na bazie Sejmikowej Kolejki Sochaczewskiej, założonej w 1922 r. Przez 90 lat swojego istnienia była ona niezwykle ważnym środkiem transportu dla Sochaczewa i tego regionu, umożliwiła lokalny rozwój gospodarczy poprzez transport z Puszczy Kampinoskiej drewna, niezbędnego do rozbudowy miasta. Surowiec ten, podobnie jak inne miejscowe towary, był dostarczany także do Warszawy po przeładowywaniu do wagonów kolei normalnotorowej.

Kolejka pasażerska była natomiast podstawowym środkiem komunikacji dla mieszkańców okolicznych miejscowości, m.in.: Chodakowa, Plecewice, Brochowa, Tułowice, Wyszogrodu. Możliwość dojazdu do Sochaczewa tworzyła podstawy ich egzystencji, zapewniając przejazdy do pracy i do szkół. W czasie wolnym pasażerowie korzystali z tego środka transportu, udając się na wypoczynek do Puszczy Kampinoskiej i nad rzekę Bzurę.

Muzeum posiada bardzo dobre warunki do ekspozycji taboru, użytkuje infrastrukturę dworca Sochaczew Wąskotorowy wraz z parowozownią, warsztatami, układami torowymi, szlakiem kolejowym do Wilcz Tułowskich o długości 18 km. Gromadzi 135 jednostek taboru wąskotorowego, wiele wyprodukowanych na przełomie XIX i XX wieku. Ponieważ na kolejach wąskotorowych w Polsce przez wiele lat

² Załącznik do protokołu – informacja przedstawiona 3 marca 2014 r. na 1. spotkaniu Komitetu Sterującego ds. Centrum Komunikacji i Techniki (tezy cytowane w całości).

podstawowym pojazdem trakcyjnym był parowóz, dlatego znaczną część ekspozycji stanowią parowozy rozmaitych typów i różnych producentów. W ekspozycji są także wąskotorowe lokomotywy spalinowe, lokomotywy elektryczne, wagony osobowe, wagony towarowe, drezyny ręczne i motorowe, transporter oraz pługi lemieszowe do odśnieżania torów.

W budynkach dawnego dworca jest prezentowana bogata kolekcja historycznych fotografii, mundurów kolejowych, latarek, modeli, dokumentów, biletów, pieczętek zegarów ze wszystkich posterunków ruchu, przedmiotów dokumentujących codzienne funkcjonowanie kolei wąskotorowych w Polsce. Dumą Muzeum jest oryginalne pomieszczenie dyżurnego ruchu, mieszczące stanowisko kierowania ruchem Sochaczewskiej Kolei Wąskotorowej w latach 1950-1984. «Historyczny życiorys» tej instytucji, jej autentyczność i zabytkowy charakter są argumentami za zachowaniem chronionej od lat spuścizny kultury. Muzeum w Sochaczewie bardzo dba o powierzone mu zbiory i co roku, w miarę posiadanych środków finansowych, jego wykwalifikowani pracownicy wykonują wiele remontów. Dokonują również zawsze przed sezonem kursowania pociągu RETRO przeglądu i napraw bieżących nawierzchni torowej.

3. Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie opiekuje się pojazdami szynowymi z kolejek obsługujących Warszawę. W okresie od 1892 r. do 1974 r. funkcjonowało ich kilka: Wilanowska, Grójecka (w latach późniejszych Grójecko-Wilanowska), Marecka (potem Radzywińska) oraz Kolejka Jabłonowska. Dwie spośród kolejek – Wilanowska i Grójecka miały swój początek na placu Unii Lubelskiej. W życiu Warszawy «ciuchcie» odegrały bardzo dużą rolę. Przyczyniły się do rozwoju samej stolicy, jak również podwarszawskich osiedli i miejscowości. Podczas II wojny światowej właśnie kolejkami dowożono, często nielegalnie – żywność dla głodującego miasta. Do czasów obecnych tylko Kolejka Grójecka pozostała w stanie szczerbującym i aktualnie realizuje przewozy turystyczne i imprezowe. Dlatego argument, że Warszawa nie jest zainteresowana kolejkami wąskotorowymi, jest błędny, gdyż na bazie eksponatów zgromadzonych w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie można pokazać rozwój komunikacji w stolicy.

4. Muzeum sprawuje opiekę i współpracuje merytorycznie z innymi instytucjami tego typu w całej Polsce, a nieposiadającymi statusu muzeum rejestrowego.

5. Muzeum w Sochaczewie ma swojego stałego odbiorcę, w tym liczne grono miłośników i sympatyków. Stanowi też dużą atrakcję dla nowych turystów, w tym również z zagranicy. Przez 27 lat swojej działalności (do 2014 r.) Muzeum w Sochaczewie zwiedziło ponad 390 tys. osób, uruchomiono około 1400 pociągów, którymi przewieziono ponad 227 tys. osób. To są przybliżone dane, gdyż statystyki nie ujmują tzw. dni otwartych i Nocy Muzeów. Te liczby mówią same za siebie – kolej w Sochaczewie jest potrzebna turystom, a także mieszkańcom miasta, gminy, powiatu. Napawa nas optymizmem zwiększająca się stale liczba turystów, co świadczy o uzasadnieniu stworzenia odpowiednich warunków dla dalszego funkcjonowania placówki. Muzeum ma bogatą ofertę dla miłośników kolei w różnym wieku: lekcje muzealne, «wyspecjalizowane» kursy pociągu – wyprawa z Koziołkiem Matołkiem, Pyzą Mazowiecką, «Ekologiczny pociąg do Puszczy Kampinoskiej» itp.

6. Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie ze względu na bliskie sąsiedztwo Puszczy Kampinoskiej jest wyjątkowo atrakcyjnym miejscem do przeprowadzania wyjazdowych zajęć muzealnych. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom szkolnych grup zorganizowanych, stworzyliśmy ofertę, która łączy w sobie standardową lekcję muzealną z przyjemnością podróżowania koleją i biwakowania na łonie przyrody. W sezonach: 2012 r. i 2013 r. realizowaliśmy cykl specjalnych spotkań pod nazwą: «Zielona Kolejka». W ich trakcie uczestnicy zwiedzali z przewodnikiem Skansen Lokomotyw oraz sale wystawowe Muzeum w Sochaczewie. Następnie wspólnie wyruszyli w podróż po przygodę kolejką do Puszczy Kampinoskiej i na polanę w Tułowicach. Tam, po posiłku przy ognisku, wszyscy uczestnicy brali udział w wyjątkowych zajęciach, prowadzonych przez pracownika muzealnego Działu Edukacji. Podczas tych szczególnych lekcji muzealnych «na świeżym powietrzu» dzieci miały możliwość poznania fauny i flory charakterystycznej dla Mazowsza w warunkach nieporównanie atrakcyjniejszych niż klasa szkolna.

7. W sezonie wiosenno-letnim są uruchamiane pociągi muzealne oraz turystyczno-eventowe, prowadzone zabytkowym taborem, co stanowi dużą atrakcję dla ich uczestników.

8. Dalsze funkcjonowanie Muzeum jest zgodne z kampanią promocyjną Samorządu Wojewódzkiego pt. «Mazowsze. Weekend dwa kroki stąd», która została zapoczątkowana w sierpniu 2011 r. Jej celem było wykreowanie jednolitej marki turystycznej województwa mazowieckiego poprzez zainspirowanie mieszkańców potencjałem, jaki daje najbliższy region w kontekście aktywnego spędzania czasu i wypoczynku podczas weekendu, blisko miejsca zamieszkania.

9. Muzeum złożyło w 2012 r. wniosek o wpisanie do «Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego» oraz do «Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego» rozbudowy

Oddziału Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie oraz powstania produktu turystycznego «Kolejką Wąskotorową po wiedzę, relaks i radość».

10. Projektowany przez Muzeum Kolejnictwa kompleksowy produkt turystyczny «Kolejką Wąskotorową po wiedzę, relaks i radość» łączy historię rozwoju technicznego i przemysłowego regionu z jego walorami przyrodniczymi, etnograficznymi i tradycją historyczną. Jest praktyczną realizacją celu opisanego jako «zachowanie wartości środowiska kulturowego i przyrodniczego przy uwzględnieniu potrzeb przyszłych pokoleń». Tworząc ten produkt, zachowujemy dorobek myśli technicznej i zwiększamy potencjał tej placówki muzealnej, unikatowej w skali Europy. Będzie to służyło podniesieniu atrakcyjności jej oferty, co wpłynie na zwiększenie liczby turystów, w tym także zagranicznych, odwiedzających Muzeum oraz korzystających z przejażdżki pociągiem Retro.

Powstaniu produktu służy realizowany przez Muzeum od 2013 r. projekt pt.: «Modernizacja i adaptacja budynku po dawnym przedszkolu na cele statutowe Muzeum Kolejnictwa w Warszawie – Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie» współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Zakończenie finansowe realizacji ma nastąpić 31 grudnia 2014 r., ale w zmodernizowanym budynku trzeba w dłuższej 5-letniej perspektywie podjąć działania zgodnie z wytycznymi zawartymi we «Wniosku o dofinansowanie...», m.in.: powiększyć i zmodernizować ekspozycję (multimedialne tablice), zorganizować centrum edukacyjne, podjąć realizację lekcji muzealnych, konferencji, sympozjów, spotkań, związanych z działalnością dydaktyczną i popularyzatorską Muzeum.

Powyższe argumenty w pełni uzasadniają włączenie Oddziału Muzeum w Sochaczewie, jako jednostki organizacyjnej Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, w struktury projektowanego Centrum jako jednostki zamiejscowej”.

Informacja dotycząca wartości projektu znajduje się w rozdziale pt. „Fundusze pozyskane przez Muzeum Kolejnictwa i Stację Muzeum”.

Dla pełnego obrazu starań, podejmowanych przez dyrekcję Muzeum Kolejnictwa w celu obrony statusu muzeum, należy wspomnieć o piśmie, jakie ówczesny dyrektor Ferdynand Ruszczyk skierował do Marszałka Województwa Mazowieckiego, **w sprawie zmiany statusu Muzeum Kolejnictwa w Warszawie na Centralne (Narodowe) Muzeum Kolejnictwa w Polsce**. W tym piśmie uzasadniał on, że Muzeum w nowej, ogólnopolskiej formule, „obejmowałoby opieką, nadzorem oraz programem konserwatorskim wszystkie jego zabytkowe obiekty (od redakcji: zabytki techniki kolejowej) na terenie całego kraju”³.

Podkreślał fakt, że prowadzona przez niego instytucja jest jedynym w Polsce muzeum kolejowym, wpisanym do rejestru muzeów. W związku z tym czuje się on „w moralnym obowiązku prosić Pana Marszałka o pomoc w ratowaniu zbiorów muzealnych poprzez wystąpienie do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z prośbą o współfinansowanie”⁴.

W marcu 2013 r., w terminie, kiedy zostało opracowane pismo, funkcjonowały w Polsce następujące placówki chroniące zabytki kolejnictwa:

- skanseny w strukturach PKP Cargo: Taboru Kolejowego w Chabówce, Trakcji Parowej w Wolsztynie;
- podległe lokalnym samorządom terenowym: Muzea Kolei Wąskotorowej w Gryficach i w Wenecji, Muzeum w Praszce, Skansen Parowozownia w Kościerzynie i Skansen Taboru Kolejowego Karsznice;
- pod zarządem prywatnym: skanseny w: Jaworzynie Śląskiej, Pyskowicach, Skierniewicach. Poza tym istniały na terenie całej Polski 93 pojedyncze obiekty, eksponowane jako pomniki techniki kolejowej, w tym: 60 jednostek taboru normalnotorowego i 33 sztuki taboru wąskotorowego. Opiekowały się nimi różne organizacje, np. jednostki samorządowe, kolejowe, zakłady pracy, muzea, organizacje miłośników, prywatne osoby.

Oprócz tego szacowano, że liczba niezabezpieczonych obiektów wynosi ca 1500 sztuk. Składały się na to jednostki taboru, wycofane z eksploatacji w zakładach przemysłowych, a także spora liczba zabytków kolejowych w postaci budowli inżynierskich, budynków stacyjnych i technicznych. Był to więc bardzo duży majątek, wymagający jednego zarządcy. Dalej w piśmie dyrektora czytamy: „Dodatkowe środki pomogłyby zabezpieczyć dobra kultury techniki kolejowej (...) dofinansowanie przez Ministra Kultury (...) stworzyłoby możliwość utworzenia wspólnego programu ocalenia co najmniej 150 zabytkowych obiektów rocznie. Zaniechanie skutkować będzie w niedalekiej przyszłości zniszczeniem setek niekon-

³ Pismo Dyrektora Muzeum Kolejnictwa w Warszawie Ferdynanda Ruszczyka, z dnia 22 marca 2013 r., w sprawie zmiany statusu Muzeum Kolejnictwa na Centralne (Narodowe) Muzeum Kolejnictwa w Polsce.

⁴ Ibidem.

serwowanych z powodów finansowych unikatowych, często jedynych w skali europejskiej, kolejowych obiektów muzealnych”⁵.

Na podstawie powyższego pisma marszałek województwa Adam Struzik zwrócił się do Bogdana Zdrojewskiego, ministra kultury i dziedzictwa narodowego, 17 kwietnia 2013 r. z propozycją wspólnego prowadzenia Muzeum Kolejnictwa przez Samorząd Województwa Mazowieckiego i Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Uzasadnia to fakt, że „Instytucja planuje dalsze rozszerzenie swojej działalności, a zwiększenie budżetu Muzeum o środki finansowe pochodzące z budżetu państwa umożliwiłoby realizację wielu nowych ambitnych projektów służących kulturze polskiej”⁶.

W odpowiedzi z 16 maja 2013 r. minister zapewnił, że „docenia działalność Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i jego zasługi w promocji wiedzy o dziejach kolei żelaznej, nie tylko na ziemiach polskich. (...) popiera wszelkie inicjatywy mające na celu ochronę różnego rodzaju dóbr kultury, w tym także osiągnięć technicznych oraz promocję wiedzy na ten temat. (...) Odnosząc się natomiast do propozycji współprowadzenia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, należy przypomnieć, że Minister Kultury i Dziedzictwa Kulturowego, mimo poważnych ograniczeń budżetowych, realizuje tak poważne projekty, jak budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku i budowa Muzeum Historii Żydów Polskich w Warszawie. Należy również przywołać plany związane z budową Muzeum Historii Polski w Warszawie, a także Muzeum Józefa Piłsudskiego w Sulejówku. Wyżej wymienione przedsięwzięcia wymagają nie tylko ogromnych nakładów finansowych, ale także stałego koordynowania i monitorowania kolejnych etapów prac. Między innymi z tych względów decyzje o ewentualnym współprowadzeniu istniejących już lub nowych instytucji muzealnych muszą być podejmowane przy uwzględnieniu możliwości budżetowych Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego”⁷. Temat ten w przyszłości nigdy już nie powrócił.

W walkę o ratowanie Muzeum przed jego likwidacją włączyły się różne instytucje. Tylko w IV kwartale 2012 r. z apelami o zachowanie i pomoc dla tej placówki wystąpiły m.in.: Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Stołeczne Biura Turystyki, Polskie Towarzystwo Historii Techniki. Poniżej przytaczamy wypowiedzi, opublikowane na łamach biuletynu Muzeum Kolejnictwa w artykule pt. „Głosy poparcia”⁸.

Prof. dr hab. Małgorzata Omilanowska, podsekretarz stanu w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego, 20 listopada 2012 r.:

„(...) Uprzejmie informuję, że popieram starania Muzeum Kolejnictwa zmierzające do prowadzenia niezakłóconej działalności statutowej, między innymi poprzez zachowanie dotychczasowej siedziby Muzeum. (...) niepokój mój budzi stanowisko PKP S.A. (...), które nie uwzględnia specyfiki przedmiotowej sprawy, w tym roli, znaczenia i miejsca Muzeum w podtrzymywaniu tradycji i historii kolejnictwa oraz pełnego spektrum zdarzeń mających istotne dla tej oceny znaczenie prawne (...)”.

Barbara Tekieli, dyrektor Stołecznego Biura Turystyki, 8 listopada 2012 r.:

„Z ogromną przykrością dowiaduję się o kolejnych etapach sporu pomiędzy Muzeum Kolejnictwa a PKP o teren, na którym znajduje się placówka. Liczę na to, że kierowana przez Pana Dyrektora instytucja muzealna przetrwa w swojej obecnej lokalizacji, która z punktu widzenia turystów odwiedzających stolicę jest idealna. Muzeum Kolejnictwa w mojej ocenie jest jedną z najbardziej wyjątkowych placówek muzealnych Stolicy. Zgromadzone unikalne zbiory, a także kompleksowa działalność edukacyjna sprawiają, że Muzeum wpisało się na stałe w świadomość warszawiaków i jest bardzo chętnie odwiedzane przez turystów”.

Doc. dr inż. Wiesław Depczyński, prezes Polskiego Towarzystwa Historii Techniki, 6 listopada 2012 r.: „(...) Nasze zdanie na temat istnienia Muzeum Kolejnictwa i jego lokalizacji na terenie dawnego Dworca Głównego w Warszawie jest jednoznaczne i niezmiennie. Uważamy bowiem, że ostatnie zachowane ślady historycznego, dużego niegdyś, założenia komunikacyjnego, jakim była wybudowana w XIX wieku Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska są ze wszech miar godne zachowania, a gwarantem tego zachowania jest Muzeum Kolejnictwa (...). Przykra jest konstatacja, że Polskie Koleje Państwowe, miast chronić swoje bogate tradycje i pozostałości historyczne, doprowadzają do ich niszczenia i unicestwienia”.

⁵ Ibidem.

⁶ Pismo Marszałka Województwa Mazowieckiego, Adama Struzika z dnia 17 kwietnia 2013 r. do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Bogdana Zdrojewskiego w sprawie zmiany statusu Muzeum Kolejnictwa na Muzeum Narodowe.

⁷ Pismo Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Bogdana Zdrojewskiego z dnia 16 maja 2013 r. do Marszałka Województwa Mazowieckiego, Adama Struzika w sprawie zmiany statusu Muzeum Kolejnictwa na Muzeum Narodowe.

⁸ *Głosy poparcia*, Biuletyn „Warszawa Główna” nr 3/2012, s. 2.

Ze środowiska parlamentarnego w sprawie Muzeum zaangażowała się posłanka na Sejm RP Wanda Nowicka, która złożyła dwie petycje. Pierwsza miała miejsce w sierpniu 2012 r., druga 18 kwietnia 2013 r. na ręce prezesa Rady Ministrów – Donalda Tuska. W „Interpelacji poselskiej w sprawie przyszłości Muzeum Kolejnictwa” parlamentarzystka przypomina historię Muzeum oraz pozytywne zmiany, jakie zaszły w placówce od grudnia 2009 r.⁹ Podkreśla, że w siedzibie Muzeum przeprowadzono remont, realizowane są zajęcia edukacyjne, otwierane kolejne wystawy czasowe, prowadzone są kluby miłośników oraz wykonywane inne, statutowe zadania. Szeroko zakrojona działalność sprawia, że wzrasta zainteresowanie placówką. Niestety tych sukcesów nie dostrzega PKP S.A., które domaga się pieniędzy od placówki, znajdującej się na terenie PKP. Tymczasem Muzeum żądanych środków nie posiada. Wanda Nowicka zwraca uwagę, że wyjściem z trudnej sytuacji jest rozwój placówki – stworzenie nowoczesnego Centrum Techniki i Cywilizacji. Projekt ten został zgłoszony do „Kontraktu Terytorialnego”. Posłanka w swojej interpelacji do premiera stawia siedem pytań, dotyczących przyszłości Muzeum. Niestety nie doczekały się one odpowiedzi.

Znacznie wcześniej niż opisane powyżej działania, bo już w 2011 r., w Muzeum Kolejnictwa rozpoczęła się akcja zbierania podpisów. Zainicjowała ją Marta Kozak-Gołębiowska, zaniepokojona groźbą likwidacji Muzeum. Zaproponowała umieszczenie apelu w sprawie obrony Muzeum na portalu www.petycje.pl, pod którym będą mogli podpisywać się wszyscy zainteresowani istnieniem Muzeum.

Oto treść apelu¹⁰:

„Do Ministerstwa Infrastruktury

Minister Infrastruktury Cezary Grabarczyk

ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa ul. Wspólna 2/4 00-926 Warszawa, info@mi.gov.pl

Nad Muzeum Kolejnictwa w Warszawie zawisła groźba eksmisji z siedziby na terenie dawnego Dworca Głównego, którą zajmuje od prawie 40 lat. Polskie Koleje Państwowe żądają od Muzeum, będącego strażnikiem ich własnego dziedzictwa, opuszczenia terenu, a zatem zlikwidowania wszystkich zbiorów łącznie z zabytkowymi parowozami, w przeciągu 7 dni od uprawomocnienia się wyroku sądowego. Teren obecnie zajmowany przez Muzeum miałby zostać sprzedany pod zabudowę komercyjną. Postulujemy, aby zachować dotychczasową siedzibę Muzeum Kolejnictwa na terenie historycznego Dworca Głównego. Jest to miejsce odpowiednie nie tylko ze względu na swoją historię, ale także lokalizację – w sercu miasta, niedaleko Dworca Centralnego, mogłoby stać się nie tylko wizytówką stolicy, ale także elementem prestiżowym dla Polskich Kolei Państwowych, których historii i dziedzictwa strzeże Muzeum. Muzeum ma wiele unikatowych eksponatów związanych z historią kolejnictwa – makiet i eksponatów historycznych, w tym odrestaurowane zabytkowe parowozy. Gdyby umożliwiono mu rozwój zgodnie z planowanymi projektami, stałoby się wielką atrakcją stolicy. Obecnie ok. 100 jednostek taboru kolejowego, należących do Muzeum, znajduje się w magazynach w różnych lokalizacjach w Polsce, gdyż nie ma miejsca na ich eksponowanie. Przeniesienie Muzeum jedynie pogorszyłoby i tak już trudną sytuację Muzeum. Mimo trudnych warunków Muzeum realizuje bogatą ofertę kulturalną i edukacyjną dla warszawiaków. Prowadzi lekcje muzealne, imprezy dla dzieci, wiele imprez plenerowych – aktualnie trwa akcja «Lato na Głównym». Muzeum oferuje ambitne wystawy czasowe. Planuje zorganizowanie małego teatru, uruchomienie nowych ciekawych makiet (Muzeum jest w kontakcie z kolekcjonerami), rozbudowanie działu edukacji technicznej. W obecnych czasach, gdy kultura staje się coraz bardziej multimedialna i interaktywna, Muzeum już od dawna oferuje możliwość wielowymiarowego obcowania z historią – czego najlepszym przykładem jest skansen zabytkowych parowozów. W oddziale w Sochaczewie funkcjonuje czynna kolejka wąskotorowa.

W planach jest reaktywacja i dołączenie innych kolejek. Muzeum Kolejnictwa mogłoby stać się nowoczesną placówką kulturalną i edukacyjną, gdyby tylko umożliwiono mu rozwój. Otwarcie Centrum Nauki Kopernik jest najlepszym dowodem na to, że naszemu Miastu zależy na takich placówkach. Muzeum jest nie tylko cennym źródłem wiedzy o historii dla warszawiaków – gdyby otrzymało odpowiednie wsparcie, mogłoby stać się jedną z większych atrakcji turystycznych stolicy.

⁹ Interpelacja poselska posłanki na Sejm RP Wandy Nowickiej w sprawie przyszłości Muzeum Kolejnictwa, złożona do premiera Donalda Tuska w dniu 18 kwietnia 2013 r.

¹⁰ Apel, wystosowany do Ministra Infrastruktury w obronie Muzeum przez Martę Kozak-Gołębiowską, umieszczony na portalu www.petycje.pl, gdzie były zbierane podpisy.

W bogatych krajach tego typu placówki są wysoko cenione. Aby uratować Muzeum, trzeba dobrej woli i chęci do rozmowy nie tylko o historii, ale przede wszystkim o przyszłości – o tym, czy Warszawa ma być nowoczesną stolicą kultury i edukacji, czy jedynie miejscem do budowania kolejnych wieżowców i otwierania kolejnych sushi barów.

Niżej podpisana
Marta Kozak-Gołębiowska

Zainspirowany tym działaniem Szymon Walczak, założyciel i prezes Stowarzyszenia Przyjaciół Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, poinformował, że jego członkowie zaczną zbierać podpisy w obronie Muzeum Kolejnictwa „na papierze”. Akcja została rozpoczęta w 2011 r. i trwała z przerwami do 2014 r. W jej efekcie zebrano ok. 16 tys. podpisów.

Losami Muzeum Kolejnictwa były zawsze zainteresowane media, szczególnie, kiedy docierała do nich wiadomość o jego zamknięciu lub przeniesieniu do innej lokalizacji. Od kiedy dyrektorem placówki został Ferdynand Ruszczyk, tj. od 2007 r., dziennikarze na bieżąco byli informowani o wszystkich sytuacjach związanych ze stanem jej funkcjonowania, tak w wywiadach indywidualnych, jak i kilkakrotnie organizowanych konferencjach dla mediów. W okresie 2007-2018 ukazało się wiele materiałów w środkach masowego przekazu, tj. w: prasie, internecie, telewizji i radiu.

Tytuły wielu publikacji były wymowne, oto przykłady kilku z nich: „Uratujmy Muzeum Kolejnictwa – Apel dyrektora” („Gazeta Wyborcza Stołeczna”, 14.07.2011), „Niedziela na Głównym – trwa spór o atrakcyjną działkę w centrum Warszawy” – Tomasz Gawiński („Angora”, 4.12.2011), „Wizja bez ziemi” – Tomasz Urzykowski („Gazeta Wyborcza Stołeczna”, 1.03.2012), „Co dalej z Dworcem Głównym? PKP chce zarobić” („Gazeta Wyborcza Stołeczna”, 3.01.2013), „Gdzie wywieźć stare lokomotywy – na Pragę, w chaszczę?” – Krzysztof Śmietana (portal gazeta.pl, 12.04.2013), „Muzeum Kolejnictwa walczy o przetrwanie” (www.inforail.pl, 12.04.2013), „Bezdomne parowozy. Jak można ich nie kochać?” – Krzysztof Śmietana („Gazeta Wyborcza Stołeczna”, 13.04.2013), „Lokomotywy na wygnaniu” („Gazeta Wyborcza”, 11.07.2013), „Muzeum Kolejnictwa w Rzeszowie? Rozmowy już trwają” (www.nowiny24.pl, 11.06.2013), „Powstanie dworzec Warszawa Główna? PKP rozważa taką możliwość” („Gazeta Prawna”, 17.07.2013), „Niejasna przyszłość Muzeum Kolejnictwa w Warszawie” – wywiad Adama Maciejewskiego z Cezarym Karpińskim, p.o. dyrektora MK („Kurier Kolejowy”, 7.08.2015).

Powstaniem Narodowego Muzeum Kolejnictwa, tematem zainspirowanym przez dyrektora Ruszczyca, zajął się senat dopiero podczas konferencji pt. „Ochrona dziedzictwa kolejowego w Polsce. Historia, zasób, problemy i perspektywy”, odbywającej się 27 marca 2017 r. Senator Robert Gaweł, przewodniczący zespołu ds. zabytków kolejnictwa, „przedstawił petycję do premier Beaty Szydło w sprawie utworzenia w 100. rocznicę odzyskania niepodległości Narodowego Muzeum Kolejnictwa w hołdzie polskim kolejarzom. Muzeum ma przechowywać i restaurować zabytki kolejnictwa oraz prowadzić nad nimi badania naukowe. Przedmiotem kolejnej inicjatywy było utworzenie międzyresortowego zespołu ds. dziedzictwa kolejowego w Polsce, którego zadaniem będzie przygotowanie regulacji prawnych w sprawie ochrony zabytków i usystematyzowanie potrzeb w tym zakresie w skali kraju”¹¹.

Ideą stworzenia Narodowego Muzeum interesował się poseł Tomasz Kostuś. Zwrócił się w tej sprawie do Ministerstwa Infrastruktury. W artykule opublikowanym na stronie „Rynku Kolejowego” 30 stycznia 2018 r. podsekretarz stanu – Andrzej Bittel – w odpowiedzi pisał: „(...) Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa z zainteresowaniem przyjmuje inicjatywy powołania nowej instytucji kultury promującej dziedzictwo polskiego kolejnictwa”¹². Następnie dodał, że adresatem powołania nowej instytucji powinno być Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego z powodu kompetencji, jakie należą do tej instytucji. Decyzje w kwestii wyboru lokalizacji nie zostały podjęte.

Były to ostatnie informacje poświęcone temu tematowi.

¹¹ *Jest pomysł na Narodowe Muzeum Kolejnictwa*, „Rynek Kolejowy” [online], <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jest-pomysl-na-narodowe-muzeum-kolejnictwa-81012.html>, [dostęp 5.09.2018 r.].

¹² M. Szymajda, *Narodowe Muzeum Kolejnictwa? Na razie szczegółów brak*, „Rynek Kolejowy” [online], <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/narodowe-muzeum-kolejnictwa-na-razie-szczegolow-brak-85508.html>, [dostęp 5.09.2018 r.].

Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała

ZBIORY STACJI MUZEUM W WARSZAWIE

Stacja Muzeum w Warszawie i Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, działające jako jej filia w ramach Muzeum Kolejnictwa, posiadają unikatowe zbiory na skalę nie tylko Europy, ale nawet świata. Chlubą obu placówek są bardzo bogate zbiory, dokumentujące historię kolejnictwa i dorobek światowej myśli technicznej XIX i XX wieku. Można je określić jako skarbnicę kultury i dziedzictwa narodowego, z której powinny korzystać następne pokolenia.

Na obecny, imponujący zakres kolekcji ma wpływ długoletnie gromadzenie zabytków, rozpoczęte jeszcze przed otwarciem pierwszej placówki o tej specjalizacji – Muzeum Kolejowego w 1928 r. Od tego czasu, pomimo zmiany jej statusu, funkcjonowania w różnych strukturach organizacyjnych i ogromnych strat poniesionych w okresie II wojny światowej, udawało się z mozołem najpierw odbudować stan ekspozycji, a następnie znacznie go powiększyć. Jest to zasługa osób odpowiedzialnych za działanie Muzeum i jego pracowników. Postępowali oni zawsze zgodnie z zasadą, że najważniejszym obowiązkiem każdego muzeum jest gromadzenie, przechowywanie, konserwowanie obiektów i udostępnianie ich szerokiej publiczności. *Historia Muzeum Kolejnictwa jest opisana w dwóch rozdziałach o misji, celach oraz stratach, jakie poniosło Muzeum Kolejowe/Komunikacji/Stacja Muzeum w latach 1927-1951 i 1951-2018.*

Liczba zgromadzonych eksponatów na koniec 2017 r. w placówkach muzealnych w Warszawie i w Sochaczewie wyniosła ogółem 6507 sztuk, w podziale na:

Archiwalia – 3533

Archiwalia Techniczne – 719

Maszyny i Urządzenia Kolejowe – 780

Zbiory Artystyczno-Historyczne – 1104

Tabor Normalnotorowy – 111

- w tym na stanie w Warszawie – 50
- wypożyczony różnym podmiotom w kraju – 61

Tabor Wąskotorowy – 260

- w tym na stanie w Sochaczewie – 224
- wypożyczony różnym podmiotom w kraju – 36

Stacja Muzeum w Warszawie

Zbiory w siedzibie głównej Muzeum prezentowane są w trzech salach wystawowych o łącznej powierzchni niemal 800 m². Dwie z nich przeznaczone są na ekspozycję stałą, natomiast w trzeciej organizowane są wystawy czasowe¹.

Tutejsza kolekcja jest bardzo bogata i dzieli się na niżej przedstawione działy:

- **Eksponaty artystyczno-historyczne**, takie jak umundurowanie i akcesoria mundurowe kolejarzy, szpady do mundurów paradnych i hełm kolejowej straży pożarnej C.K. Kolei Państwowych, liczne odznaki (najcenniejsze są ze złota i zdobione brylantami), zegarki kolejarские z wizerunkami lokomotyw, sztandary dawnych związków zawodowych i stowarzyszeń kolejarzy z okresu dwudziestolecia międzywojennego, pamiątkowe medale oraz obrazy i grafiki o tematyce kolejowej.
- **Archiwalia, ważna część zbiorów**. W ich skład wchodzi w głównej mierze dokumenty obrazujące historię i rozwój kolejnictwa na ziemiach polskich. Najciekawsze z nich dotyczą Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. W grupie tej znajdują się m.in. dokumenty osobiste kolejarzy, rozkłady jazdy, bilety kolejowe, patenty na maszynistę oraz listy frachtowe polskie i zagraniczne.
- **Kolekcja biletów i legitymacji kolejowych** liczy łącznie ponad 400 pozycji inwentarzowych. Obejmuje ona zarówno różne linie kolejowe, jak i różne okresy historyczne, począwszy od połowy XIX w. przez obie wojny światowe aż po współczesność. Wśród biletów są zarówno blankietowe, jak i kartonikowe,

¹ A. Kozelska, *Zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, [w:] *Zapomniane skarby*, Muzeum Kolejnictwa, Warszawa 2011, s. 21-22.

zarówno jednorazowe, jak i okresowe, prywatne oraz służbowe dla pracowników kolei i ich rodzin. Niektóre oprawione zostały w srebrne obwoluty, odpowiednik oprawki do biletu miesięcznego. Najstarszym i jednym z najcenniejszych jest bilet z Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z roku 1845.

Zbiór legitymacji kolejowych zawiera dokumenty identyfikacyjne pracowników kolejowych, zatrudnionych w różnych parowozowniach i zakładach kolejowych oraz na różnych stanowiskach, w tym uprawniające ich do przejazdów służbowych na różnych trasach. Rozpiętością czasową sięgają od początku XX w. do współczesności. Wśród nich są m.in. legitymacje związkowe pracowników kolejowych sięgające czasów przed II wojną światową oraz legitymacje dla rodzin pracowników uprawniające ich do zniżek. Spora część kolekcji biletów i legitymacji, podobnie jak map, pocztówek czy rozkładów jazdy zgromadzonych w zasobach Stacji, obejmuje tereny z okresu II Rzeczypospolitej i wcześniejszego, czyli tzw. Kresy. W dzisiejszych czasach, szczególnie młodym odbiorcom, ten fragment historii Polski nie jest dobrze znany.

- **Dokumenty wywłaszczeniowe, akta wywłaszczeń** to prawdziwie unikalne ogniwo zbioru archiwaliów. Liczy ponad 60 pozycji pochodzących odpowiednio z I i II połowy XIX w. i obejmuje oryginalne, w tym notarialne, dokumenty pod budowę najstarszych linii kolejowych na terenie zaboru rosyjskiego, takich jak Kolej Warszawsko-Wiedeńska i Kolej Nadwiślańska.
- **Dyplomy** pamiątkowe dla kolejarzy to kolejna grupa archiwaliów. Dyplomy były nadawane za szczególne zasługi na kolei, np. za długoletnią służbę. Bywały także nadawane honorowo. Wśród takich ciekawostek znajduje się m.in. dyplom przyznany generałowi Edwardowi Rydzowi-Śmigłemu na okoliczność nadania mu godności Członka Honorowego Kolejowego Przysposobienia Wojskowego. Cennym źródłem informacji o dawnych i nowych konstrukcjach lokomotyw i wagonów jest zgromadzona w archiwum dokumentacja techniczna taboru eksploatowanego i produkowanego w Polsce. Oprócz tego Muzeum szczyci się bogatą kolekcją fotografii i rycin.
- **Pocztówki**. W zasobach Stacji Muzeum znajduje się kilkaset pocztówek polskich i zagranicznych z motywami kolejowymi, takimi jak dworce, pociągi i sceny rodzajowe. Jest m.in. kolekcja przedstawiająca budynki dworcowe z całego świata. W większości są to kolorowane litografie, częściowo zdjęcia. Widokówki ukazują rozwój budownictwa kolejowego nie tylko w Europie, ale też w Azji i obu Amerykach. Kolekcja ta po digitalizacji została wykorzystana do przygotowania wystawy pt. „Dworce świata”, otwartej w lutym 2018 r.
- **Ryciny kolejowe** to osobny temat zbiorów. Są tu opisy lokomotyw i wagonów, elementy wyposażenia i umundurowania kolejarzy na przestrzeni lat, a także kolejowe pejzaże.
- **Plany i schematy** rozrysowane na kalkach technicznych.
- **Dokumentacja techniczna**, w tym parowozów, obecnie unikalna w skali Polski i świata. Nie licząc wąskiego toru, zawiera m.in. dokumentację dotyczącą 106 sztuk parowozów normalnotorowych, wśród nich takich perełek techniki, jak serie Pm36, Os24, Ok22, Pm2, Ok12, Tr21, Tr202, Tr203, Ty45, Ty246 itp. Ponadto w muzeum znajduje się dokumentacja wagonów kolejowych i taboru elektrycznego. W sumie zbiór planów i schematów inżynierskich, rozrysowanych na kalkach technicznych jest dość bogaty.
- **Zbiory fotograficzne**. Liczba wszystkich negatywów, dotyczących tematyki kolejowej w zbiorach wynosi 40 023 sztuki. Z okresu międzywojennego pochodzi 71 sztuk negatywów na płytkach szklanych. Ich format najczęściej wynosi 130x180. Najstarsze negatywy na taśmie celulooidowej pochodzą z lat 50. XX w., są również z kolejnych dekad, aż do rewolucji cyfrowej w fotografice (lata 90. XX w.). Ponadto 2264 sztuki barwnych przezroczy z lat 70. i 80. XX w.

Stacja Muzeum posiada prawa autorskie do ok. 20 tys. klitek, wykonanych przez znanych z imienia i nazwiska byłych i obecnych pracowników instytucji w: Warszawie, Sochaczewie, a wcześniej w Jeleniej Górze, Gryficach i Gdańsku. Stacja Muzeum posiada także opisane negatywy, do których prawa autorskie mają: Archiwum Cyfrowe CAF, Zygmunt Ratajczak – Muzeum Narodowe w Poznaniu oraz PAP i inne instytucje. Część dzieł jest osieroconych, dlatego podjęto starania w celu ustalenia ich autorów.

Wśród obszernej kolekcji zdjęć placówka posiada zarówno pojedyncze zdjęcia, jak i niezwykle ciekawe albumy fotograficzne o tematyce kolejowej. Niektóre z nich mają unikalną wartość, gdyż dokumentują m.in. budowę linii kolejowych, np. Kolei Carskiej Rosji z lat 1896-97, magistrali węglowej w okresie międzywojennym, linii średnicowej w Warszawie itd., budowę dworców (np. Dworzec Centralny w Warszawie), katastrofy kolejowe, okupację i zniszczenia wojenne (np. zniszczenia wojenne DOKP Gdańsk i DOKP Poznań), działalność straży pożarnej (np. Straży Pożarnej Warszawa-Praga Dyrekcji Okręgowej w Warszawie z 1937 r.) i wojska kolejowego i drogowego na kolei (np. z 1965 r.), życie na kolei, ciekawostki (np. zima stulecia na kolei).

Dużą grupę (ponad 150 sztuk) stanowią zdjęcia zbiorowe (w formie pojedynczych zdjęć i tableau). Są to najczęściej pamiątki ze służby w danej parowozowni, na określonej linii kolejowej czy dworcu, w warsztatach kolejowych albo w dyrekcji. Pochodzą głównie z 20-lecia międzywojennego, ale również z końca XIX w. Bywają też tableau uwieczniające załogę pociągu pancernego z czasów I i II wojny światowej oraz pracowników budujących poszczególne linie kolejowe, np. fotografia/tableau z budowy Drogi Żelaznej Iwanogrodzko-Dąbrowskiej. Ciekawym tematem są także portrety osób pracujących na kolei. Sięgają one początków XX w. Stanowią interesujący materiał dokumentujący historię mundurów na kolei.

Posiadane przez Muzeum zbiory fotograficzne są unikatowe, zarówno fotografie, jak i negatywy, których odbitki często nie zachowały się. Ujęcia na nich ukazują nieistniejące dziś parowozy, wagony, drezyny, a także stacje, dworce, parowozownie, warsztaty naprawcze taboru, mosty i wiadukty oraz inne elementy świata dawnych kolei. Niestety część negatywów wymaga pilnej konserwacji. Ekspert z Archiwum Państwowego m.st. Warszawy stwierdził przed laty, że kliszom grozi zniszczenie z powodu długiego okresu ich istnienia i w celu ocalenia zbiorów bardzo wskazana jest ich digitalizacja. Dyrekcja placówki wzięła sobie to zalecenie bardzo do serca i w roku 2016 wystąpiła z wnioskiem do Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego o sfinansowanie zadania pn. „Zapomniane skarby – zdigitalizowane i udostępnione w Stacji Muzeum”. Projekt został pozytywnie zaopiniowany przez Ministerstwo, z którego udało się pozyskać na to przedsięwzięcie 340 000 złotych, a z Samorządu Województwa Mazowieckiego – 60 000 złotych. Dzięki tym kwotom zdigitalizowano 3000 z 40 023 klatek negatywów fotograficznych i 500 sztuk pocztówek, rycin, biletów, dyplomów i patentów oraz 250 kart dokumentacji technicznej. *Dokładna informacja dot. tego projektu znajduje się w rozdziale pt. „Fundusze pozyskane przez Muzeum Kolejnictwa i Stację Muzeum”.*

Do najcenniejszych eksponatów, prezentowanych na wystawach w salach, należą²:

1. Austriacka złota odznaka kolejowa z brylantem, 1910 r.

Złota odznaka kolejowa z brylantem dla wyższego urzędnika Kolei Austriackich wręczona z okazji 25 lat pracy. Otrzymał ją Polak pracujący na Kolejach Galicyjskich ok. 1910 r. Oprócz brylantu posiada również inny kamień szlachetny – rubin. Przekazana do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie przez K. Romańskiego w 1974 r.

2. Rosyjska złota odznaka z brylantem, 1909 r.

Rosyjska odznaka, ofiarowana inżynierowi Zakrzewskiemu za prowadzenie pociągu carskiego. W środku, na polu z niebieskiej emalii, widnieje godło Rosji z brylantem na piersiach. W otoku napis: „Za soproważdienie imperatorskowo pojezda”. Na odwrocie widoczna jest dedykacja z datą 1909 r.

3. Rosyjski bilet kolejowy z 1837 r.

Jest to najstarszy bilet w zbiorach Muzeum w Warszawie. Bilet pochodzi z pierwszej, 50-kilometrowej linii kolejowej w Rosji, którą była linia z Petersburga do Pawłowska. Jej charakterystyczną cechą była większa od standardowej szerokość toru wynosząca 1829 mm. Bilet wykonany jest z blaszki brązowej w kształcie prostokąta z łukowato zaokrąglonymi kątami. Na stronie wierzchniej wyciśnięte są wypukłe napisy w czterech rzędach, z nazwą miejscowości – „Pawłowsk”, numerem wagonu – „karieta 1”, numerem przedziału – „otdielenije 2” oraz godziną – „czas”.

4. Bilet wolnej jazdy nr 2 Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, 1863 r.

Jeden z najstarszych biletów w zbiorach Stacji Muzeum.

5. Jedna z 5200 akcji wydanych 1 kwietnia 1839 r. przez Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

6. Medal wybity z okazji otwarcia pierwszego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z Warszawy do Grodziska, 1845 r.

Medal wybity 166 lat temu z okazji otwarcia pierwszego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego. Odcinek ten o długości 29 km został uroczystie otwarty

² Ibidem, s. 23-61.

14 czerwca 1845 r. Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska była pierwszą linią kolejową w Królestwie Polskim. Powstała z inicjatywy Polaków – hr. Henryka Łubieńskiego i Piotra Steinkellera. Była ówczasie jedną z najdłuższych linii kolejowych w Europie. Liczyła 307 km długości. Przebiegała przez Skierniewice, Częstochowę i Piotrków Trybunalski. Kończyła swój bieg na stacji granicznej z Cesarstwem Austrii – Maczki. Budowę jej ukończono w 1848 r.

7. Medal wybity z okazji otwarcia Kolei Warszawsko-Bydgoskiej, 1 grudnia 1862 r.
Kolej Warszawsko-Bydgoską zbudowano w 1862 r. jako odnogę Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Obie koleje posiadały wspólny zarząd. W otoku widnieje napis: „Na pamiątkę otwarcia Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej” oraz data „1 grudnia 1862 r.”.

8. „Pismo Podręczne dla budującego drogi żelazne”, autor: Biot, 1842 r.
Jest to najstarsza książka w zbiorach Biblioteki Muzeum w Warszawie. Wydana w 1842 r. była pierwszą książką o tematyce kolejowej napisaną w języku polskim.

9. Patent na maszynistę, 1886 r.
Patent na maszynistę, należący do Apolinarego Bociana pracującego na Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Adept na maszynistę po odbyciu praktyk i zdaniu egzaminu z wiedzy o eksploatacji parowozu oraz przepisów ruchu na kolei otrzymywał patent na prowadzenie parowozu.

10. Brelok upoważniający zasłużone osoby do bezpłatnego przejazdu Kolejami: Warszawsko-Wiedeńską i Warszawsko-Bydgoską, 1862 r. Na rewersie wygrawerowane jest nazwisko właściciela – J. Winnicki.

11. Akt erekcyjny budowy głównych warsztatów naprawczych taboru kolejowego Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, 1852 r.
Uroczystość położenia kamienia węgielnego pod budowę pierwszych warsztatów kolejowych Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej odbyła się w Warszawie w 1852 r. Brał w niej udział m.in. rosyjski generał, namiestnik Królestwa Polskiego – hr. Iwan Paskiewicz. Wśród podpisów uczestników tego wydarzenia widnieje własnoręczny podpis inż. Stanisława Wysockiego – głównego projektanta i budowniczego Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Warsztaty znajdowały się pomiędzy Dworcem Wiedeńskim, położonym przy ulicach – Marszałkowskiej i Żelaznej. W warsztatach kolejowych naprawiano i remontowano tabor i sprzęt kolejowy. W 1858 r. przebudowano w nich całkowicie 3 parowozy, a w 33 dokonano napraw głównych, przywracając je do pełnej sprawności. Zbudowano 2 wagony osobowe, 16 wagonów do przewozu towarów długich, 10 węglarek, 4 wagony pocztowe, a 180 wagonów naprawiono. Do prac naprawczych i remontowych importowano: koła, osie, obręcze, resory, bufory itp., zaś pudła parowozów i wagonów wraz z ich wyposażeniem wykonywano na miejscu. Wszyscy pracownicy fizyczni należeli obowiązkowo do utworzonej w 1855 r. kasy wsparcia, która opłacała koszty leczenia, w tym lekarstwa, przyznawała zapomogi i pożyczki w przypadkach losowych. W 1897 r. zaczęto budować warsztaty kolejowe w Pruszkowie, od tego czasu zaczęły one przejmować zadania Zakładów Mechanicznych Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Warszawie.

12. Kolorowa rycina sygnowana przez J. Wehlischa przedstawiająca pierwszą na świecie lokomotywę elektryczną, skonstruowaną przez Wernera von Siemens w 1879 r.
Lokomotywa ta prezentowana była po raz pierwszy na berlińskiej wystawie przemysłowej. Niewielka, dwuosiova lokomotywa o małej mocy 3KM (2,2 kW), ciągnąca trzy otwarte wagoniki, każdy dla sześciu osób, na odcinku 300 jardów (ok 273 m), stanowiła dla zwiedzających wystawę wspianą atrakcję. W ciągu 4 miesięcy trwania wystawy z pociągu skorzystało 80 000 osób. Uznawana jest za autentyczną poprzedniczkę współczesnych lokomotyw elektrycznych. Energia dostarczana była z zewnętrznego źródła, poprzez trzecią szynę, a w późniejszym czasie przez przewody naziemne. Wynalazek Siemens posiadał liczne zalety: nie emitował spalin, posiadał dużą moc i przyśpieszenie, możliwość szybkiego rozpędzania i zatrzymywania pociągu, niewielki hałas. Trakcje elektryczne dawały możliwość zakładania linii kolejowych w trudnych warunkach, np. w tunelach górskich, na terenie o dużym kącie nachylenia. Już w 1881 r. powstała pierwsza, wynosząca zaledwie 13,8 km elektryczna linia kolejowa Berlin – Gross – Lichtenfelde. Dziś kolejka ta przechowywana jest w Verkehrszentrum des Deutschen Museum w Monachium. Rycina została przekazana do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie przez profesora Witolda Nowickiego w 1979 r.

13. Litografia autorstwa M. Fajansa, 1876 r. Litografia przedstawia pierwszy most kolejowy na Wiśle w Warszawie.

Most ten, budowany według projektu inż. Tadeusza Chrzanowskiego w latach 1873-75, posiadał poziom górny z dwoma torami dwuszynowymi dla taboru normalno- i szerokotorowego oraz poziom dolny przeznaczony dla ruchu drogowego i pieszego.

14. Sztandar Związku Zawodowego Kolejarzy w Otwocku, 1919 r.

Jeden z najstarszych sztandarów kolejowych w zbiorach Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Strona główna wykonana jest z fioletowego aksamitu. Pośrodku znajduje się, wyhaftowany jedwabnymi nićmi herb Polski – orzeł w koronie, a pod nim uskrzydłona ośka kolejowa – symbol kolejowy. Na stronie odwrotnej sztandaru naszyty jest obraz Matki Boskiej Częstochowskiej z napisem „Królowo Korony Polskiej, opiekuj się nami”. W lewym, dolnym rogu widnieje data 1919. Sztandar przekazany został do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie przez Technikum Kolejowe w 1969 r.

15. Surdut mundurowy pracownika kolei w Królestwie Polskim, ok. 1905 r.

Surdut należał do pracownika stacji Warszawa Wileńska.

16. Akta uwłaszczeniowe pod budowę Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, 1839 r.

Są to unikalne dokumenty, pisane ręcznie w języku rosyjskim.

17. Aparat telefoniczny MB w obudowie drewnianej wiszący, ok. 1890 r.

Najstarszy aparat telefoniczny w zbiorach Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. W dolnej części podstawy umieszczone są dwa dzwonki z mosiądzu. Powyżej jest umieszczona drewniana skrzynka, na której jest mikrofon. Z boku znajduje się korbka induktora. Nad mikrofonem są wypalone litery PKP.

• **Zbiór modeli taboru i makiet dworców, liczący ponad 200 obiektów**, z czego na ekspozycji są 124 egzemplarze. Przeważają modele: parowozów, lokomotyw spalinowych i elektrycznych oraz wagonów pasażerskich i towarowych. Wiele spośród modeli zostało wykonanych w dawnym oddziale Muzeum – Pracowni Modeli Taboru Kolejowego w Jeleniej Górze. Z kilkunastu zgromadzonych makiet budowli inżynierskich i budynków stacyjnych wyróżniają się następujące: makieta warszawskiego Dworca Wiedeńskiego zbudowanego w latach 1845-46, makieta stacji Maczki na dawnej granicy z Cesarstwem Austriackim oraz diorama przedstawiająca pociąg na kolejowym moście Dębnickim w Krakowie w końcu XIX w. Oprócz tego, w salach wystawowych znajdują się 4 makiety ruchome z jeżdżącymi modelami pociągów. Cieszą się niezwykłą popularnością, szczególnie wśród dzieci zwiedzających Muzeum. Makiety zbudowane są w skalach (TT, H0, LGB) i przedstawiają zróżnicowane krajobrazy. Występuje tu zarówno zabudowa małomiasteczkowa, krajobraz górski, mosty i tunele, a także wiele różnorodnych scenek rodzajowych z wykorzystaniem figurek ludzkich i zwierzęcych. Przedstawiają one także rozmaity tabor kolejowy oraz trakcję. Poruszają się na nich zarówno parowozy, jak i elektrowozy czy wagony motorowe. Dzięki tak bogatemu wyposażeniu makiety pozwalają zapoznać się z bogactwem świata kolei w miniaturze.

Modele parowozów na ekspozycji³

1. Kolej konna

W latach 1825-1830 obsługiwała ruch pasażerski na linii Stockton – Darlington w Anglii.

2. Wagon towarowy

Od 1825 r. kursował na linii Stockton – Darlington.

3. Pierwsza kareta kolei konnej

Eksplloatowana w latach 1830-1870 na linii Linz – Czeskie Budziejowice.

4. Wagon osobowy tramwaju konnego

Eksplloatowany w Berlinie w Niemczech na linii „Grosse Berliner Strassenbahn” w 1890 r.

³ Opracowanie Hubert Bojarski, Stacja Muzeum, Warszawa 2016.

5. Wóz parowy Nicolasa-Josepha Cugnota

Pierwszy wóz parowy z 1769 r. konstrukcji francuskiego wynalazcy N.J. Cugnota. Osiągał prędkość do 7 km/h. Zapas wody pozwalał na 10 min jazdy.

6. Parowóz Richarda Trevithicka

Parowóz zbudowany przez R. Trevithicka w 1804 r. Uciąg 10 ton. Prędkość maksymalna 8 km/h.

7. Lokomotywa Williama Bruntona

Lokomotywa konstrukcji W. Bruntona z 1808 r. Pojazd miał być poruszany po torach przez metalowe „nogi” napędzane siłą pary.

8. Puffing Billy („Sapiący Billy”)

Parowóz „Puffing Billy” z kołami napędzanymi za pomocą układu dźwigni i kół zębatych. Zbudowany w 1813 r. przez angielskich konstruktorów Williama Hedleya i Christofera Blacketta.

9. Lokomotywa George’a Stephensona

Parowóz z 1825 r., kursował na linii Stockton – Darlington. Parowóz ten mógł ciągnąć pociąg o ciężarze 90 ton, z szybkością 18 km/h.

10. Parowóz „Niezrównany”

Zbudowany w 1829 r. przez Timothy Hackwortha. Brał udział w wyścigach z „Rakieta”

11. Parowóz „Rakieta”

Parowóz skonstruowany w Anglii przez George’a Stephensona w 1829 r. Osiągnęła prędkość 48 km/h i wygrała wyścig w Rainhill. Konkurowały z nią parowozy „Niezrównany” i „Novelty”.

12. Naziemna kolej jednoszynowa

Nietypowa kolej zbudowana wg systemu Lermanjat w roku 1868 we Francji. Kursowała na linii Raincy – Montfermeil. Na osi podłużnej pojazdu wmontowano koło prowadzące po szynach. Z boku znajdują się koła służące do utrzymania równowagi.

13. Parowóz „Crampton”

Zbudowany w Ameryce przez Thomasa Russela Cramptona w 1848 r. Obsługiwał pociągi pospieszne na linii Camolen i Amboy kolei USA.

14. Parowóz „Fontaines”

Kanadyjski parowóz zaprojektowany przez Eugene’a Fountainina. Był wyspecjalizowany do pociągów pospiesznych z 1847 r.

15. Parowóz „Adler” („Orzeł”)

Konstrukcji George’a Stephensona prowadził pociąg podczas uroczystego otwarcia linii Norymberga – Furth w 1834 r. w Bawarii. Prędkość maks. 40 km/h.

16. Parowóz „Planeta”

Zbudowany przez Roberta Stephensona w 1830 r. dla linii Liverpool – Manchester.

17. Parowóz „Novelty” („Nowina”)

Uczestniczył z „Rakieta” George’a Stephensona w zawodach na najlepszą lokomotywę w Rainhill w 1829 r.

18. Parowóz „Smok”

Zbudowany w 1848 r. w Zakładach Henschel w Kassel. Prędkość maksymalna 45 km/h.

19. Parowóz amerykański serii 198

Parowóz należący do Towarzystwa Kolejowego Baltimore & Ohio Railroad z 1854 r.

20. Parowóz „Columbus” („Kolumb”)

Zbudowany w 1837 r. z pionowymi cylindrami. Kursował na linii Lipsk – Althen.

21. Lokomotywa Forrestera

Parowóz zbudowany w 1834 r. przez fabrykę George’a Forrestera w Liverpoolu.

22. Parowóz „Saxonia”

Parowóz konstrukcji niemieckiej, zbudowany według projektu profesora Johanna Andreea Schuberta w 1839 r. Osiągał prędkość 48 km/h.

23. Parowóz Johna Blekinsopa

Zbudowany w 1811 r. z kołem bieżącym po zębatej szynie. Od tego parowozu wywodzą się koleje zębate. Uciąż: 15 ton, prędkość maksymalna: 5 km/h.

24. Parowóz „Gwiazda”

Konstrukcja Isaaca Drippsa i Roberta Stevensa zbudowana dla Kolei Camden & Amboy w USA w 1834 r.

25. Parowóz „Consolidation” („Zjednoczenie”)

Parowóz produkcji amerykańskiej. Budowany od 1866 r. przez Zakłady Baldwin w Filadelfii, a następnie Lehigh Valley Railroad. Układ osi: 1-4-0. Waga: 39 ton. Maksymalna prędkość: 60 km/h. Ciśnienie pary: 9,4 at.

26. Amerykański parowóz serii „74”

Zbudowany w 1886 r. i przeznaczony do prowadzenia pociągów towarowych. Prędkość maksymalna: 45 km/h.

27. Parowóz „Fairlie”

Zbudowany w 1863 r. przez szkockiego inżyniera Roberta Francisa Fairliego. Posiadał dwa napędy i podwójną kabinę oraz podwójny kocioł parowy. Prędkość maksymalna: 30 km/h.

28. Lokomotywa Norrisa

Zbudowany w Wiedniu przez Williama Norrisa. Od 1839 r. 15 takich parowozów jeździło na linii Berlin – Frankfurt. Prędkość maksymalna: 40 km/h.

29. Lokomotywa łańcuchowa

Parowóz z 1830 r. zbudowany w Anglii, napędzany za pomocą układu dźwigni i łańcucha. Prędkość maksymalna: 45 km/h.

30. Lokomotywa jednoszynowa

Lokomotywa o jednym kole poruszająca się po pojedynczej szynie. Zbudowana w 1889 r. w Portland w USA.

31. Parowy wagon osobowy

Dwupiętrowy wagon osobowy konstrukcji Kraussa z 1889 r. z 47 miejscami siedzącymi.

32 Parowóz Haswell Locomotive „86”

Zbudowany w 1868 r. parowóz beztendrowy, tzw. tendrzak, produkowany przez fabrykę Haswell w Wiedniu. Osiągał szybkość 48 km/h.

33. Parowóz amerykański beztendrowy serii 93

Należący do kolei Baltimore & Ohio z 1863 r. był przeznaczony dla kolei osobowo-towarowych.

34. Parowóz Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej

Zbudowany w 1841 r. w fabryce A. Borsig w Berlinie.

35. Parowóz „Crampton”

Parowóz zbudowany w 1852 r. przez Thomasa Russella Cramptona. Przeznaczony był do pociągów po-

spiesznych i osobowych. Cechą zasadniczą było umieszczenie osi silnikowej za kotłem, dzięki czemu można było zastosować koła o dużej średnicy.

36 Parowóz Czerepanowa

Pierwsza lokomotywa w Rosji opracowana przez Efraima i Mirona Czerepanowów, skonstruowana w 1834 r.

37. Parowóz Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej typu „longboiler”

Produkcja z lat 1848-1856.

38. Parowóz amerykański

Zbudowany w 1848 r.

39. Parowóz „Błyskawica”

Pospieszny parowóz wybudowany przez firmę Crampton w 1857 r. dla linii Magdeburg – Lipsk.

40. Parowóz amerykański serii 9571

Parowóz amerykański „tendrzak” z 1873 r. Przeznaczony do pociągów towarowych na terenach górzystych. Stanowisko maszynisty znajdowało się w kabinie osadzonej po obu stronach kotła. Siła pociągowa: 2065 ton. Prędkość maksymalna: 60 km/h.

41. Parowóz Ty2

Parowozy towarowe produkowane w latach 1942-1945 we wszystkich fabrykach w Niemczech i na terenach okupowanych (w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie i Zakładach Metalowych H. Cegielskiego w Poznaniu). Wyprodukowano łącznie ponad 6000 sztuk. Po wojnie montowano je w Polsce dla PKP. Eksploatowano 1407 sztuk. Parowozy wyprodukowane przed końcem wojny otrzymały oznaczenie Ty2, a te po wojnie Ty42. Moc: 787 KW (1070 KM), prędkość maksymalna: 80 km/h.

42. Parowóz Os24

Parowozy tego typu były budowane w latach 1925-1927 w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie. Wyprodukowano łącznie 60 sztuk. Obsługiwały głównie pociągi osobowe. Były użytkowane do końca lat 60. XX w.

43. Parowóz Ot1

Ciężki niemiecki parowóz, który jako seria BR – 41 był zbudowany w liczbie 366 sztuk w latach 1936-1941. W sieci PKP były eksploatowane po 1945 r. Parowóz mógł prowadzić pociągi o masie 700 ton z prędkością 90 km/h.

44. Parowóz Tr21

Pierwszy parowóz zbudowany w Polsce według dokumentacji opracowanej w 1921 r. przez polskich inżynierów, przy współpracy biura konstrukcyjnego wiedeńskiej firmy Steg. Pierwsze 36 parowozów wyprodukowano w latach 1922-1923 w Austrii. W latach 1924-1926 Fabryka Lokomotyw w Polsce Fablok w Chrzanowie wyprodukowała 72 parowozy tej serii, 40 z nich zamówiła belgijska firma Cockerill. Moc: 493 KW (670 KM), prędkość: 60 km/h.

45. Parowóz Ok22

W 1922 r. zespół polskich inżynierów, przy pomocy biura konstrukcyjnego fabryki Hanomag w Hanowerze, opracował produkcję pierwszego polskiego parowozu osobowego oznaczonego seria Ok22. Pierwsze 5 sztuk wyprodukowano w fabryce Hanomag, a następnie 185 sztuk zbudowała Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie w latach 1928-1934. Siła pociągowa wynosiła 12 100 kg. Waga lokomotywy: 78 ton, moc: 721 KW, prędkość maksymalna: 100 km/h.

46. Parowóz Ty23

Parowóz towarowy budowany według dokumentacji z 1923 r. opracowanej w Polsce przy współpracy Berlińskiej Fabryki Maszyn Schwarzkopf. Ogółem w latach 1923-1931 wyprodukowano 546 sztuk. Moc: 972 KW (1 320 KM), prędkość maksymalna: 60 km/h.

47. Parowóz Ty43

Parowóz towarowy zbudowany został na podstawie dokumentacji niemieckiego parowozu Ty3. W latach 1947-1949 zostało wyprodukowanych w Zakładach Metalowych H. Cegielskiego w Poznaniu 126 sztuk parowozów tej serii. Moc: 860 KW (1 170 KM), prędkość maksymalna: 80 km/h.

48. Wagon pocztowy

Wagon z lat 20. XX w. do przewozu listów i paczek.

49. Wagon pasażerski, tzw. bocznik

Wagon pasażerski użytkowany na kolei w latach 1900-1970. Wagony tego typu obsługiwały linie podmiejskie i lokalne. Do przedziału wchodziło się bezpośrednio z peronu i dlatego były potocznie nazywane „bocznikami”.

50. Parowóz Tr6

Niemieckie parowozy towarowe zbudowane w latach 1919-1927 w liczbie 859 sztuk. W sieci PKP były w eksploatacji po 1945 r. Silnik o mocy 810 KM ciągnął 1440-tonowe ładunki z maksymalną prędkością 65 km/h.

51. Parowóz Tkt48

Parowóz zwany „tendrzakiem”. Budowano je w latach 1950-1957 w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie i w Zakładach im. H. Cegielskiego w Poznaniu. Był używany w rejonach górskich. Parowóz towarowy ze względu na średnicę kół napędowych 1450 mm, powstał z myślą o ruchu pasażerskim. Ogółem zbudowano 191 maszyn dla PKP. Nazywano je „uszatkami” ze względu na charakterystyczne odchylacze dymu, służące do ukierunkowania dymu z komina ku górze, aby nie utrudniał maszyniście widoczności. Parowozy tej serii były ostatnimi parowozami tego typu, eksploatowanymi przez PKP. Moc: 780 KW (1060 KM), prędkość maksymalna: 80 km/h.

52. Parowóz Ol49

Parowozy tej serii są parowozami osobowymi, produkowanymi w latach 1951-1954 przez Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie. Wyprodukowano ich 115 sztuk. Moc 949 KW (1290 KM), prędkość maksymalna 100 km/h.

53. Wagon cysterna

Dwuosiowy wagon cysterna, o numerze seryjnym 230R. W latach 50. XX w. produkowane były w Fabryce Wagonów w Świdnicy.

54. Parowóz Pt47

Parowozy produkowane od 1948 r. na podstawie przedwojennej dokumentacji parowozu Pt 31. Do 1951 r. wybudowano 120 sztuk tych parowozów w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie i 60 sztuk w Zakładach H. Cegielskiego w Poznaniu. Były to najsilniejsze polskie parowozy pośpieszne. Moc: 147 KW (2000 KM), prędkość maksymalna: 110 km/h.

55. Parowóz serii OKl 27

Parowozy „tendrzaki” osobowe były budowane do roku 1933 w liczbie 122 sztuk przez Zakłady H. Cegielskiego w Poznaniu. Parowóz przeznaczony był do obsługi podmiejskiego ruchu osobowego oraz do krótkich linii lokalnych. Moc: 684 KW (930 KM), maksymalna prędkość przy masie 1300 ton: 80 km/h.

56. Parowóz Pm36-1

Konstrukcja parowozu pośpiesznego serii Pm36 była jednym z największych osiągnięć polskiej techniki kolejnictwa w okresie międzywojennym. W Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie zbudowano w 1937 r. dwa parowozy tej serii przeznaczone do obsługi lekkich pociągów pospiesznych. Pierwszy z nich, wyposażony w opływową obudowę, co znacznie zmniejszyło opór powietrza przy dużych prędkościach, został wysłany do Paryża na Światową Wystawę Techniki, gdzie zdobył złoty medal. Parowóz ten zaginął w czasie wojny. Ciśnienie w kotle: 1,6 Mpa, długość parowozu: 24 843 mm, średnica kół napędowych: 2000 mm, prędkość maksymalna: 140 km/h.

57. Parowóz Ty45

Parowozy tej serii były budowane w oparciu o dokumentację techniczną parowozu Ty37 w Zakładach H. Cegielskiego w Poznaniu i Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie (1946-1951). W ramach modernizacji dołączono lżejszy tender beczkowy, powiększono średnicę rur piasecznicy, wiele z tych parowozów przystosowano do opalania mazutem oraz zastosowano mechaniczny podajnik węgla. Łącznie wyprodukowano 432 sztuki. Moc: 1266 KW (1720 KM), prędkość maksymalna: 75 km/h.

58. Wagon pasażerski, tzw. bocznik

Wagon pasażerski użytkowany na kolei w I połowie XX wieku. Wagony tego typu obsługiwały linie podmiejskie oraz lokalne. Do przedziału wagonu wchodziło się bezpośrednio z peronu, dlatego nazywane były „bocznikami”.

59. Parowóz Serii Ol49

Parowozy tej serii są parowozami osobowymi, produkowane były w latach 1951-1954 przez Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie. Wyprodukowano ich 115 sztuk. Moc: 949 KW (1290 KM), prędkość maksymalna: 100 km/h.

60. Parowóz Ty45

Parowozy tej serii były budowane w latach 1946-1951 w oparciu o dokumentację techniczną parowozu Ty37 w Zakładach H. Cegielskiego w Poznaniu i Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie. W ramach modernizacji dołączono lżejszy tender beczkowy, powiększono średnicę rur piasecznicy, wiele z tych parowozów przystosowano do opalania mazutem oraz zastosowano mechaniczny podajnik węgla. Łącznie wyprodukowano 432 sztuki. Moc: 1266 KW (1720 KM), prędkość maksymalna 75 km/h.

61. Wagon Ch1143

Wąskotorowy wagon osobowy III klasy, tzw. bocznik, zbudowany w zakładach Linke-Hoffmann-Werke w 1899 r. Posiada dwie osie oraz hamulec ręczny. Przystosowany jest do przewozów w okresie letnim.

62. Parowóz Ty37

Parowóz normalnotorowy, wyprodukowany w Zakładach H. Cegielskiego w Poznaniu, z przeznaczeniem do prowadzenia szybkich i ciężkich pociągów towarowych. Ogółem wybudowano 27 sztuk tego typu parowozów w latach 1937-1948, a następnie po zajęciu zakładów przez Niemców w 1940 r. – dalsze 10 sztuk. Po wojnie w PKP pracowały jeszcze do lat 70. XX w. Moc: 1720 KM, nadciśnienie w kotle 16 atm, prędkość maksymalna: 75 km/h.

63. Parowóz Tp4

Parowozy produkcji niemieckiej były budowane w latach 1910-1922 przez zakłady Linke-Hoffmann-Werke oraz Borsig. Ogółem wyprodukowano ponad 4500 sztuk. Po pierwszej wojnie światowej do PKP trafiło 459 sztuk tych maszyn, a następnie z uwagi na ich dużą przydatność zakupiono jeszcze 50 sztuk. W tym też czasie był to podstawowy środek trakcyjny stosowany przez PKP w ciężkim ruchu towarowym i manewrowym. Po II wojnie światowej w PKP pozostało 288 sztuk. Z uwagi na postępującą elektryfikację i trakcję spalinową były one stopniowo wycofywane z eksploatacji. Pewną liczbę tych parowozów zakupiły od PKP Katowickie Koleje Piaskowe. Ostatni egzemplarz Tp4 wycofano z eksploatacji w 1983 r.

64. Parowóz Pm36-2

Bliźniaczy parowóz serii Pm36 bez otuliny wyprodukowany został w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie w 1937 r. i był przeznaczony do obsługi lekkich pociągów pospiesznych. Zachował się do dzisiaj i stanowi własność Stacji Muzeum w Warszawie. Można go zobaczyć w parowozowni w Wolsztynie, gdzie prowadzi turystyczne pociągi „retro”. Ze względu na swoją piękną sylwetkę otrzymał od miłośników kolei nazwę „Piękna Helena”. Ciśnienie w kotle: 1,6 Mpa, masa parowozu: 166,6 t, średnica kół napędowych 2000 mm, moc: 1800 KM, długość 14 843 mm, prędkość maksymalna: 140 km/h.

65. Wagon motorowy SD 80

Wagon spalinowy przeznaczony do obsługi pasażerskich pociągów ekspresowych w relacjach Warszawa

– Gliwice i Warszawa – Gdynia. Zakłady OM w Mediolanie (Włochy) dostarczyły PKP 3 sztuki tych pojazdów w 1951 r. Moc: 2 x 110 KW (2x150 KM), prędkość maksymalna: 130 km/h.

66. Wagon Motorowy „LUX TORPEDA”

Skonstruowany na podstawie dokumentacji technicznej austriackiego wagonu motorowego firmy Austro-Daimler przez Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie. W sumie wybudowano 5 sztuk oznaczonych przez PKP serią SAX. Charakteryzowały się one lekką konstrukcją nadwozia o nieco aerodynamicznych kształtach. Dwie kabiny maszynisty, usytuowane na końcach wagonów, znacznie ułatwiały jazdę, szczególnie tam, gdzie zachodziła konieczność częstej zmiany kierunku jazdy. Napęd stanowiły dwa silniki spalinowe wysokoprężne o mocy 125 KM każdy, z przekładniami hydraulicznymi Voitha. Wagony były przeznaczone do obsługi pociągów ekspresowych na trasach: Warszawa – Zakopane i Kraków – Katowice. Maksymalna prędkość: 115 km/h.

67. Parowóz wąskotorowy Kp4

Zestawiony z parowozu Kp4 i wagonów wąskotorowych starszej konstrukcji serii Ch typu „bocznik”. Parowozy tego typu były budowane w latach 1951-1959 przez Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie z przeznaczeniem głównie na eksport do ZSRR i ChRL. Część z nich była wykorzystana w krajowym przemyśle.

68 (1). Pociąg pancerny

Lokomotywa spalinowa została zbudowana w Niemczech w 1942 r. dla Wehrmachtu w Fabryce Berliner Maschinenbau A.G. (dawny L. Schwartzkopff). Lokomotywa była najcięższym pojazdem użytym w czasie II wojny światowej przez hitlerowskie Niemcy. Jednostka została skierowana na front wschodni. W sumie wyprodukowano jedynie 3 sztuki takich lokomotyw. Pociąg został zdobyty latem 1944 r. na południowym wschodzie Polski. Po zakończeniu wojny stacjonował w Przemyślu, w jednostce Wojska Polskiego, w 1947 r. brał udział w akcji „Wisła”. Był użytkowany przez Wojsko Polskie do końca lat 60. XX wieku, naprawiany własnymi siłami. W 1974 r. został przekazany do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

- Podwozie: 12-osiowe (4 osie napędowe)
- Uzbrojenie: 2 armaty 76 mm
- Długość: 22,5 m
- Szerokość: 3,20 m
- Moc: 405 kW (550 KM)
- Silnik: MAN wysokoprężny z przekładnią hydrauliczną systemu Voitha
- Ciężar: 200 ton
- Grubość pancerza: 80 mm

68. (2). Wagon artyleryjski

Wagon artyleryjski pochodzenia sowieckiego z 1941 r., przebudowany przez Niemców w połowie II wojny światowej. Wyposażony w typowe dla niemieckich pociągów pancernych BP42/BP44 wieże obrotowe. Latem 1944 r. zdobyty przez Armię Czerwoną. Używany był prawdopodobnie w składach improwizowanych pociągów pancernych Wojska Polskiego w Bieszczadach w latach 1947-1950.

- Podwozie: 4-osiowe (wózki typu Diamond)
- Ciężar: 60 ton
- Długość: 12,5 m
- Grubość pancerza: 50-80 mm
- Uzbrojenie: 2 haubice 100 mm (obecnie atrapy) umieszczone w 2 wieżach obrotowych, 2 przeciwlotnicze karabiny maszynowe 7,92 mm oraz 4 karabiny maszynowe 7,92 MG34.

W roku 1974 został oddany do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, gdzie jest eksponowany wraz z pancerną jednostką trakcyjną PzTrWg 16, jako improwizowany pociąg pancerny na wystawie taboru kolejowego. Jedyne zachowane w Polsce wagon artyleryjski pociągu pancernego.

69. Parowóz „MALLETT” BIG- BOY

Największy parowóz świata z 1941 r. Obsługiwał linię kolejową, łączącą Atlantyk z Pacyfikiem. Parowozy te prowadziły pociągi towarowe o ciężarze 4000 ton.

70. Lokomotywa EU-07

Najpopularniejsza lokomotywa elektryczna do obsługi pociągów pasażerskich, konstrukcja została opra-

cowana przez Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Pojazdów Szynowych w Poznaniu na bazie zakupionej angielskiej licencji i zakupu 20 lokomotyw EU-06. Zakłady Pafawag we Wrocławiu dostarczyły PKP 240 sztuk, a Zakłady H. Cegielskiego w Poznaniu – 243 sztuki tych lokomotyw w latach 1967-1992. Moc: 2000 KW, prędkość maksymalna: 125 km/h.

71. Parowóz Of10

Lokomotywa produkcji austriackiej. Parowozy tego typu, o układzie osi 2-2-1, produkowane na przełomie XIX i XX wieku w zakładach Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, były przeznaczone do przewozów pasażerskich. Obsługiwały pociągi osobowe i pośpieszne. Po I wojnie światowej niektóre z nich były używane w pracy manewrowej.

72. Elektryczny Zespół Trakcyjny (EZT) EW 90

Zespoły tego typu były budowane w latach 1928-1930 dla Berlińskiej S-BAHN (szybkiej kolei miejskiej). Zasilano je w energię elektryczną z trzeciej szyny. Po II wojnie światowej zespoły te otrzymała Polska. Po przebudowie systemu zasilania (sieć trakcyjna o napięciu 800 V) pracowały na linii SKM w Trójmieście w latach 1952-1976. Masa: 67 t, moc: 252 KW, długość: 67 m, miejsc siedzących: 119, miejsc stojących: 186, prędkość maksymalna: 75 km/h.

73 a/b. Skład pociągu na Elektrycznej Kolei Dojazdowej (EKD)

Wagon silnikowy elektryczny serii EN 80, wyprodukowany w Anglii w 1927 r. w firmie The English Electric Company Ltd z przeznaczeniem do obsługi pierwszej w Polsce linii elektrycznej Warszawa – Grodzisk Mazowiecki, zwanej Elektryczną Koleją Dojazdową (EKD). Wagony tego typu wraz z wagonami doczepnymi obsługiwały linię do lat 60. XX w.

74. Autobus szynowy SA 106-011

Pojazd rodziny 214 Ma produkcji Pesa S.A. Bydgoszcz z 2001 r. Prędkość maksymalna: 120 km/h.

75. Parowóz wąskotorowy

Wyprodukowany przez Lokomotivfabrik Krauss & Comp Munchen w 1882 r.

76. Wagon pocztowy

Wagon dwuosiowy do przewożenia poczty produkcji niemieckiej. Takie wagony były używane przed I wojną światową oraz w okresie międzywojennym.

77. Towarowy parowóz amerykański

Zbudowany dla Southern Pacific Railway w 1944 r. Przystosowany do opalania mazutem. Prędkość maksymalna: 80 km/h.

78. Lokomotywa elektryczna

Zbudowana przez Wernera von Siemens w 1879 r. na wystawę przemysłową w Berlinie.

79. Lokomotywa elektryczna Ldag-05

Akumulatorowa lokomotywa stosowana w przemyśle. Produkowana seryjnie od 1963 r.

80. Wagon restauracyjny

Czterosiowy wagon restauracyjny WARS. Produkowany w latach 60. i 70. XX wieku. Ciężar: 46 ton.

81. Maszyna drogowa do oczyszczania tłuczni. Produkowana w latach 1985-1993.

82. Dźwig kolejowy mechaniczny przy parowozowni Gniezno. Nośność 5000 kg.

83. Francuska lokomotywa

Zasilana jednofazowym prądem przemiennym.

84. Lokomotywa elektryczna trójczłonowa

85. Przewoźna podstacja trakcyjna

Służy do zasilania sieci trakcyjnej poprzez zamianę prądu zmiennego na prąd stały 3 kV.

86. Parowóz amerykański

Przeznaczony do prowadzenia pociągów towarowych na terenach górskich. Prędkość maksymalna: 60 km/h.

87. Lokomotywa elektryczna

Ekspresowa lokomotywa serii E 17 wyprodukowana w Niemczech w 1937 r. Moc: 3800 KM, prędkość maksymalna: 120 km/h.

88. Maszyna do robót torowych

Maszyna przeznaczona do kopania i pogłębiania rowów odwadniających przy liniach kolejowych. Eksploatowana od lat 90. XX wieku.

89. Wagon towarowy

Wagon otwarty do przewożenia węgla. Zaprojektowany w latach II wojny światowej, w Polsce produkowany według zachowanej niemieckiej dokumentacji od 1945 r.

90. Wagon do rewizji sieci trakcyjnej

Wyprodukowany w Waggonbau Görlitz. Eksploatowany przez PKP od 1954 r.

91. Wąskotorowy wagon pasażerski,

Wagon dwuosioowy z otwartymi pomostami typu „bocznik”, produkcji niemieckiej. Produkcja – pierwsza dekada XX wieku. Takie wagony były używane do pociągów na liniach lokalnych i podmiejskich przed I wojną światową oraz w okresie międzywojennym.

92. Wąskotorowy wagon pasażerski

Wagon dwuosioowy z otwartymi pomostami typu „bocznik” produkcji niemieckiej. Takie wagony były używane do pociągów na liniach lokalnych i podmiejskich przed I wojną światową oraz w okresie międzywojennym.

93. Lokomotywa elektryczna trójczłonowa

94. Elektryczna lokomotywa przemysłowa

Wyprodukowana we Włoszech.

95. Wagon zbiornikowy

Do przewozu materiałów sproszkowanych typ 408 seria Uas. Budowane w latach 1968-1971 przez Fabrykę Wagonów Świdnica.

96. Wagon samowyładowczy

Do przewozu tłuczni serii Fd. Budowane w latach 1960-1966 przez Fabrykę Pafawag we Wrocławiu.

97. Parowóz Pt31

Produkowany na podstawie polskiej dokumentacji przez Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie w latach 1932-1939. Zbudowano 98 sztuk tych parowozów. Moc: 2000 KM, prędkość maksymalna: 110 km/h.

98. Wagon bagażowy

Czteroosioowy wagon bagażowy. Produkowane w latach 30. XX wieku, eksploatowane do lat 80.

99. Parowóz wąskotorowy typu W-1-A

Parowozy tego typu były budowane w latach 1927-1928 przez Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie. Ogółem wyprodukowano 6 sztuk tego typu parowozów na zamówienie Pińczowskiej Kolei Dojazdowej o prześwicie toru 600 mm. Przeznaczone były do prowadzenia pociągów osobowo-towarowych z prędkością

20 km/h. Posiadały charakterystyczny iskrownik Rihoseka zamocowany na kominie. Układ osi: 0-4-0, moc parowozu: 120 KM, nadciśnienie w kotle: 13 at.

100. Lokomotywa spalinowa ST 43

Lokomotywy tego typu produkowano w Zakładach Craiova w Rumunii w latach 1965-1978. Przeznaczone były do obsługi ciężkich pociągów towarowych i pasażerskich. W latach 1966-1978 PKP otrzymało 422 sztuki. Charakteryzowały się udaną konstrukcją i niezawodnością w pracy eksploatacyjnej. Głównie pracowały w Poznańskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej. Posiadały układ osi tzw.: Co-Co (2 wózki po 3 osie, w tym każda oddzielnie napędzana), elektryczną przekładnię. Masa: 118 t, moc: 9400 KM, prędkość maksymalna: 100 km/h.

101. Lokomotywa elektryczna serii ET 21

Używana do prowadzenia pociągów towarowych IOS. Produkowana w latach 1957-1971 przez Zakłady Pafawag Wrocław. PKP eksploatowało 650 lokomotyw tej serii. Moc: 2040 kW, prędkość maksymalna: 100 km/h.

102. Lokomotywa elektryczna ET 22

Najpopularniejsza lokomotywa elektryczna do obsługi pociągów towarowych. Jest to w pełni polska konstrukcja opracowana przez Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Pojazdów Szynowych w Poznaniu. Zakłady Pafawag we Wrocławiu dostarczyły PKP 1183 sztuki tych lokomotyw w latach 1971-1990. Moc: 3000 kW, prędkość maksymalna: 125 km/h.

103. Parowóz wąskotorowy W-6-B „LAS”

Parowozy tego typu były budowane przez Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie z przeznaczeniem dla przemysłu na różne szerokości toru (600, 760, 800 mm). Układ osi: 0-3 -0, moc: 60 KM, ciśnienie maks. pary w kotle: 13 at, masa w stanie służbowym: 12 ton, prędkość maksymalna: 25 km/h.

104. Lokomotywa spalinowa SM 42

Najbardziej rozpowszechnione lokomotywy w PKP. Dokumentację opracowano w Centralnym Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Taboru Kolejowego w Poznaniu. Od 1965 r. wyprodukowano w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie ponad 2000 lokomotyw tej serii. Moc silnika: 588 kW, prędkość: 90 km/h.

105. Lokomotywa spalinowa SM 30

Pierwsza polska lokomotywa spalinowa z przekładnią elektryczną. Projekt konstrukcji powstał w 1954 r. w Centralnym Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Taboru Kolejowego w Poznaniu. Produkowana w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie w latach 1957-1970. Zbudowano 909 lokomotyw. Jest to lokomotywa manewrowa. Można jej było także używać do prowadzenia pociągów o masie do 300 ton. Posiada silnik spalinowy o mocy 350 KM, prędkość maksymalna: 60 km/h.

106. Lokomotywa spalinowa SM 41

Lokomotywy tego typu były budowane przez firmę Ganz-Morgan w Budapeszcie od 1958 r. Przeznaczone głównie do pracy manewrowej i prowadzenia lekkich pociągów osobowych i towarowych. Układ osi: Bo--Bo (2 wózki po 2 osie), maksymalna szybkość: 80 km/h, ciężar w stanie służbowym: 61 760 kg, hamulce systemu „Knorr”.

107. Lokomotywa spalinowa SM 03

Lokomotywa spalinowa przeznaczona do lekkiej pracy manewrowej oraz w zakładach przemysłowych. Posiada przekładnię mechaniczną i sterowanie elektropneumatyczne oraz dwie osie o napędzie wiązowym za pomocą tzw. ślepego wału. Budowana w latach 60. przez zakłady Zastal w Zielonej Górze oraz Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie. Silnik typu „Wola” o mocy: 150 KM.

108. Lokomotywa spalinowa SM 02

Lokomotywa spalinowa typu Ls40 (seria kolejowa SM02). Produkowana w latach 1952-61 głównie dla przemysłu, do wykonywania lekkiej pracy manewrowej. W PKP nie znalazły te lokomotywy zastosowania z uwagi na małą moc silnika (40 KM) typu S-64L. Wykorzystywane były w większości w cukrowniach, zakładach zbożowych, kopalniach i przez Wojsko Polskie.

109. Parowóz O112

Parowóz był produkowany w austriackiej firmie STAG w Wiedniu w latach 1909-1918. W 1945 r. w PKP pracowało 47 maszyn tego typu. Wykorzystywane były do prowadzenia pociągów osobowych na liniach o niewielkim ruchu. Prędkość maksymalna: 90 km/h.

110. Parowóz wąskotorowy PKS

Parowóz „tendrzak” na tor o prześwicie 750 mm do prowadzenia pociągów osobowo-towarowych. Wyprodukowany przez firmę niemiecką Orenstein & Koppel w 1925 r., zakupiony dla Powiatowej Kolei Sochaczewskiej, stąd oznaczenie PKS. Moc: 90 KM.

111. Lokomotywa Ld-1

Elektrowóz 2-osiovy produkowany od 1951 r. w zakładach KONSTAL w Chorzowie. Służył do pracy w kopalniach na torach o prześwicie poniżej 600 mm. Ciężar: 7 t, moc: 34 kW.

112. Lokomotywa elektryczna El-6

Stosowana w przemyśle. Eksploatowana w latach 1951-1978 w Niemieckiej Republice Demokratycznej.

113. Trzydziornikowy wagon do przewozu gazu

Produkowany od 1925 r. w fabryce wagonów w Sanoku.

114. Parowóz Ty51

Najcięższy i najnowocześniejszy polski parowóz towarowy, przeznaczony do obsługi pociągów towarowych o masie 2500 t. Produkowany w Zakładach H. Cegielskiego w Poznaniu. Bardzo ekonomiczny w eksploatacji. W latach 1953-1957 zbudowano 232 takie lokomotywy, z czego 22 egzemplarze trafiły do przemysłu. Były wzorowane na importowanych lokomotywach amerykańskich Ty246 i miały stanowić uzupełnienie tej serii. Moc: 2160 KM, nadciśnienie pary w kotle: 16 atm, masa parowozu: 188,9 t, prędkość maksymalna: 80 km/h.

115. Parowóz Ok55

Przebudowany w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Pile z parowozu serii Ok22 (budka i podwozie) oraz amerykańskiego parowozu serii Tr203 (kocioł). Moc: 854 kW (1160 KM), prędkość maksymalna: 100 km/h.

116. Parowóz Pt 47

Parowozy produkowane od 1948 r. na podstawie przedwojennej dokumentacji parowozu Pt 31. Do 1951 r. wybudowano 120 tych parowozów w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie i 60 sztuk w Zakładach H. Cegielskiego w Poznaniu. Były to najsilniejsze polskie parowozy pospieszne. Moc: 147 KW (2000 KM), prędkość maksymalna: 110 km/h.

117. Lokomotywa spalinowa SM 41

Lokomotywy tego typu były budowane przez firmę Ganz-Morgan w Budapeszcie od 1958 r. Przeznaczone głównie do pracy manewrowej oraz prowadzenia lekkich pociągów osobowych i towarowych. Układ osi: Bo-Bo (2 wózki po 2 osie). Hamulce systemu „Knorr”. Ciężar w stanie służbowym: 61 760 kg, maksymalna szybkość: 80 km/h.

118. Wagon towarowy

Dwuosiowy wagon do przewożenia węgla, produkowany w latach 1954-1955 w Zakładach Pafawag we Wrocławiu.

119. Trzydziornikowy wagon do przewozu gazu

Produkcja i eksploatacja – lata 50. XX wieku.

120. Wagon samowyładowczy

Do przewozu tłuczni serii Fd. Budowane w latach 1960-1966 przez Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego we Wrocławiu.

121. Wagon pasażerski

Czteroosiowy wagon pasażerski typu Pullman I klasy. Eksploatowany w latach 1953-1985. Waga: 36 ton.

122. Wagon pasażerski

Czteroosiowy wagon pasażerski typu Pullman II klasy. Eksploatowany w latach 1960-1978. Waga: 36 ton.

123. Pociąg wąskotorowy (wagon motorowy MBxd1, wagony Bxhpi)

Pociąg składa się z wagonu motorowego MBxd1 oraz doczepionych do niego dwóch wagonów osobowych serii Bxhpi, typu 1Aw. Wagony te były produkowane w latach 40. i 50. XX wieku w Świdnickiej Fabryce Wagonów. Posiadały silnik spalinowy wysokoprężny, 6-cylindrowy o mocy 150 KM i skrzynię biegów typu „Mylius”. Pociągi tak zestawione kursowały na liniach o szerokości toru 1000 mm, m.in. na Grójeckiej i Wilanowskiej Kolei Dojazdowej, szczególnie na odcinku Warszawa-Wilanów – Piaseczno Przemysłowe (Iwiczna) do 1971 r.

124. Parowóz serii OKo1 nr 3

„Tendrzak” budowany w latach 1912-27 w liczbie 500 sztuk. Po 1945 r. PKP otrzymały 31 sztuk parowozów tej serii. Była to konstrukcja, w której wykorzystano kocioł parowozu Ok1, zdolna prowadzić lekkie pociągi pospieszne o masie 510 ton z prędkością 90 km/h. Producent: Vulcan-Werke Hamburg und Stettin AG. Prędkość maksymalna: 100 km/h, moc: 920 KM, nadciśnienie pary w kotle: 12 atm, masa: 106 t.

Modele w magazynie

125. Parowóz wąskotorowy „tendrzak” z wagonami CH 1113 z przełomu XIX i XX w.

126. Parowóz Ok1

Parowozy te budowane były od 1906 r. w Fabryce Schwartzkopff w Berlinie. W latach 1906-1923 zbudowano 3616 takich parowozów w różnych wersjach. W 1918 r. PKP otrzymały 255 egzemplarzy, a po II wojnie światowej było ich w PKP 429. W latach 60. zaczęto je wycofywać z eksploatacji. Ostatnim czynnym parowozem tej serii był Ok1-359. Był on wykorzystywany jako plan filmowy, a także dla pociągów specjalnych, prowadząc turystyczne składy. Prędkość maksymalna: 100 km/h.

127. Parowóz Tkh

W latach 1877-1879 zbudowano 10 parowozów tego typu dla kolei w Bawarii. Jeden z nich był eksploatowany przez PKP jako TKh 101. Prędkość maksymalna: 45 km/h.

128. Parowóz Tkc

Parowóz „tendrzak” (bez tendra) z pomostem technicznym produkcji niemieckiej. Oznaczony w PKP serią Tkc. Przeznaczony był głównie do pracy manewrowej w zakładach przemysłowych. Układ osi: 1-2-0.

129. Parowóz bezpaleniskowy Tkb (magazyn)

Parowóz bezpaleniskowy typu 1U, o układzie osi 0-2-0, produkowany był początkowo w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego Wrocław, a potem w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie. Kocioł tego parowozu napełniano parą wodną pod ciśnieniem. W sumie w latach 1953-1967 zbudowano w Polsce 135 sztuk tych parowozów. Wykorzystywany był do obsługi zakładów przemysłowych o zaostrzonych przepisach przeciwpożarowych. Pojemność kotła: 14 m³, ciśnienie pary: 15 kG/cm², prędkość maksymalna: 30 km/h.

130. Parowóz Px48 (magazyn)

Parowozy wąskotorowe serii Px48, na tor o szer. 750 mm, budowano w latach 1950-1956 w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie. Łącznie zbudowano 121 egzemplarzy, w tym dla PKP 97 sztuk, dla kolei przemysłowych 19 sztuk i 5 sztuk na eksport do Chin i Albanii. Parowozy te posiadają tender czteroosiowy o pojemności 6 m³ wody i 4 t węgla. Obecnie zachowanych jest 35 egzemplarzy, w tym 15 sztuk posiada Stacja Muzeum w Warszawie. Moc: 147 kW (200 KM), prędkość maksymalna: 35 km/h.

131. Parowóz Pt47 (magazyn)

Parowozy produkowane od 1948 r. na podstawie przedwojennej dokumentacji parowozu Pt 31. Do 1951 r. wybudowano 120 tych parowozów w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie i 60 sztuk w Zakładach H. Cegielskiego w Poznaniu. Były to najsilniejsze polskie parowozy pospieszne. Moc: 147 kW (2000 KM), prędkość maksymalna: 110 km/h.

132. Parowóz Oka1 (dar)

Parowozy „tendrzak” produkcji niemieckiej i łotewskiej, budowane w latach 1928-1934. Po 1945 r. eksploatowane również przez PKP; był to jedyny w Polsce parowóz z jedną osią napędną. Wykonał Bogusław Śnios.

133. Wagon towarowy (dar)

Model przekazany przez CTL Logistics.

134. Elektrowóz E-44 (dar)

Produkowany w latach 1933-1939 dla kolei niemieckich. Model przekazany przez Ewę Skalińską.

135. Cysterna 28R (dar)

Konstrukcja z 1956 r., służył do przewozu spirytusu.

136. Parowóz Kolei Lwowskiej (dar)

Parowóz typu „tendrzak” wykonany przez Rudolfa Pechatę 17.04.1913 r.

Biblioteka Muzeum

Biblioteka Stacji Muzeum wraz z czytelnią jest miejscem często odwiedzanym przez miłośników kolei, studentów wydziałów technicznych, historycznych, uczniów i wszystkich innych, poszukujących wiadomości związanych z kolejnictwem⁴. Biblioteka posiada księgozbiór zgromadzony w trzech działach: druki zwarte, periodyki i zbiory specjalne. Każdy z wymienionych zbiorów spisany jest w księgach inwentarzowych i tak według stanu na koniec 2017 r. wyniósł:

Zbiory zwarte (książki) – 5496 egz.

Wydawnictwa ciągłe (czasopisma) – 1631 egz.

Zbiory specjalne (mapy, plany, maszynopisy) – 932 egz.

Razem – 8059 egz.

Biblioteka w Stacji Muzeum gromadzi książki i czasopisma z dziedziny kolejnictwa. Szczególnie cenne są wydawnictwa z XIX w., których zebrano ponad 400. Znaczną grupą, liczącą kilkaset pozycji wydawniczych, są książki obcojęzyczne o kolejach niemieckich, angielskich, amerykańskich, francuskich i innych.

Podstawowy księgozbiór tworzą druki XIX- i XX-wieczne. W wyodrębnionych działach znalazło miejsce wiele publikacji z zakresu historii kolei w Polsce i na świecie, książki autorstwa znanych inżynierów o budowie dróg żelaznych i mostów, prace dotyczące taboru, jego historii, budowy, obsługi i rodzajów. Bardzo cenną pozycją jest wydane w Warszawie w 1842 r. tłumaczenie książki Jean-Baptiste Biota pt. „Pismo podręczne dla budującego drogi żelazne albo wykład zasad ogólnych sztuki budowania drogi żelaznej”, czyli francuskiego podręcznika opisującego instruktażowo budowę linii z St. Etienne do Lyonu. Jest to pierwsza publikacja w języku polskim na temat budowy kolei. Biblioteka posiada także bibliofilskie wydanie z 1900 r. dzieła o carskim pociągu pt. „Imperatorskij szirokokolejnyj pojezd dlja puteszestvennij po Rosii postrojki 1896-1897 gg”.

Wśród zbiorów bibliotecznych – woluminy wydane w językach obcych: rosyjskim, niemieckim, również angielskim. Dominują albumy i wydawnictwa wyróżniające się interesującą szatą graficzną (ilustracje, zdjęcia, sztychy). 11 spośród nich wydano w XIX w., trzy w wieku XX przed 1939 r. Pierwszorzędne są pozycje uniwersalne, interesujące dla różnych użytkowników, nie tylko dla pasjonatów kolejnictwa.

„Ilustrowany podręcznik budowy mostów” z 1907 r., to pozycja intrygująca również dla inżynierów. Wykaz absolwentów elitarniej petersburskiej uczelni technicznej wraz z ich adresami, to smakowite źródło dla biografów. Podobnie ilustrowany opis pociągu specjalnego dla cara Rosji Mikołaja II Romanowa, czy salonki cesarza Niemiec Wilhelma II Hohenzollerna. Dwa katalogi, polski i niemiecki z początków XX stulecia, zawierające ofertę taboru, stanowią ciekawy przyczynek dla początków marketingu.

⁴ E. Paruszewska, *Zbiory biblioteczne*, Biuletyn „Stacja Muzeum” nr 2/2016, s. 8.

Najwięcej opracowań zgromadzono o parowozach, ich budowie i funkcjonowaniu. Mniejszą grupę stanowią pozycje omawiające lokomotywy spalinowe, elektryczne i wagony. W bibliotece można również znaleźć materiały dotyczące budynków kolejowych, a mianowicie: dworców, parowozowni, lokomotywowni, stacji wodnych czy warsztatów. Przez wiele lat biblioteka zgromadziła pokaźny księgozbiór fachowy, w którym można znaleźć materiały typu podręcznikowego. Materiały źródłowe, historyczne, jak i publikacje unikatowe.

Ponadto w księgozbiorze znajdują się wydawnictwa na temat transportu, ruchu kolejowego czy telekomunikacji. Niewielką grupę stanowią pamiętniki i biografie osób zasłużonych dla kolejnictwa, głównie budowniczych dróg żelaznych. Ze względu na dużą liczbę pozycji został wyodrębniony dział aktów prawnych i administracyjnych, w skład którego wchodzi instrukcje, przepisy, regulaminy, statuty, zarządzenia. Są i takie, które dotyczą kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. W dziale słowników i encyklopedii poza podstawowymi pozycjami znajdują się też rzadkie druki ściśle związane z koleją. Przykładem są „Słownik rusko-polski i polsko-ruski nazw przedmiotów będących w użyciu przy drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej”, wydany w 1892 r. w Warszawie, oraz drugie wydanie Słownika Kolejowego, opublikowanego staraniem i nakładem Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie w 1890 r.

W dziale periodyków znajdują się 1632 tytuły czasopism polskich i zagranicznych w różnym stopniu kompletności. Do cennych należą roczniki z 1. połowy XX wieku, a wśród nich „Łącznik 1908-1911” czy „Inżynier kolejowy 1930-1939” oraz liczny zbiór periodyków o różnej częstotliwości publikowania przez organizacje rządowe, Dyrekcje Okręgowe Kolei Polskich, związki zawodowe i inne stowarzyszenia pracowników kolei. Dużym zainteresowaniem cieszą się „Roczniki Kolejowe z lat 1930-1932” i „Rocznik Komunikacyjny 1933/1934”, wydawane przez Ministerstwo Komunikacji, zawierające wykazy pracowników kolei.

Trzecim obszernym działem są zbiory specjalne, w skład których wchodzi rękopisy i maszynopisy głównie o charakterze pamiętnikarskim, katalogi fabryczne firm przed- i powojennych, m.in. „Katalog Specjalnej Fabryki Hamulców Kolejowych Inżynier Stanisław Nehring” P. Jasińskiego z 1931 r. Albumy z rysunkami przedstawiającymi budowę dróg żelaznych, m.in. „Postrojka Warszawsko-Kaliszkiej Ż. D. 1900-1903”, wydany przez Obszczestwo Warszawsko-Venskoje Ż.D., różne urządzenia i narzędzia używane na kolei, albumy rozjazdów szyn.

Bardzo ważną i cenną grupę stanowią rozkłady jazdy: XIX-wieczne drukowane w uproszczonej formie w postaci karty jedno- czy dwustronnej i późniejsze do początków XXI wieku, które wraz z rozwojem kolejnictwa, powiększyły objętość do kilkuset stron. Biblioteka posiada rozkłady jazdy dla Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej od 15 sierpnia 1865 r. oraz Linii Kaliskiej od 1 maja 1908 r. Obok polskich są także rozkłady z różnych krajów europejskich oraz azjatyckiej części Rosji, głównie XX-wieczne. Podobnie jak bilety i legitymacje obejmują różne linie kolejowe i okresy historyczne od połowy XIX w. po współczesność. W zbiorze tym wyróżniamy zarówno książkowe, jak i planszowe rozkłady jazdy, a nawet formatu kieszonkowego. Niezwykle ciekawymi i jednymi z najstarszych są letnie rozkłady jazdy kolei na trasie Warszawa – Petersburg (od 1 maja 1872 r. oraz na rok 1875). Prawdziwą atrakcją stanowi ponadto rozkład jazdy ekstra pociągu z prochem wraz ze świadectwem na jego prowadzenie z Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z lat 1885-90.

Stacja Muzeum posiada kolekcję map i planów. Dotyczą one nie tylko połączeń kolejowych, ale także drogowych, morskich, rozmieszczenia urzędów pocztowych oraz inne. Wśród nich jest wiele unikatów, na uwagę zasługuje szczególnie zbiór map, zwłaszcza XIX-wiecznych Europy i Królestwa Polskiego z oznaczeniem odległości „na drogach żelaznych, bitych i zwyczajnych”. Zbiory kartograficzne tworzą kolekcję liczącą 247 jednostek inwentarzowych.

Zdecydowaną większość stanowią mapy przedstawiające sieć linii kolejowych na ziemiach polskich, na podstawie których możemy prześledzić rozwój budowy dróg żelaznych od powstania linii Warszawsko-Wiedeńskiej do czasów obecnych. Oprócz map Polski są również mapy krajów europejskich, Rosji, mapy Azji, Ameryki Płn. czy Afryki, a także w postaci załączników do książek.

Ważne są mapy wydane podczas zaborów. Mamy tutaj mapy rosyjskie, zawierające ciekawe informacje dotyczące połączeń kolejowych, dróg bitych czy rzek spławnych. Mapy te pochodzą z połowy wieku XIX i początku XX wieku. Najcenniejszym i najstarszym eksponatem jest mapa Polski pochodząca z 1863 r., na której oprócz linii kolejowych naniesiono także „drogi bite” i „drogi spławne”, jako również ważne rodzaje infrastruktury komunikacyjnej w ówczesnym czasie. Pozostałe mapy z XIX wieku odzwierciedlają ówczesną sytuację polityczną. Ciekawymi egzemplarzami są mapy CK Monarchii. Jest to duża kolekcja map sztabowych wydanych w latach 1877-1878, przedstawiająca tereny dzisiejszej południowej Polski z uwzględnieniem takich szczegółów, jak topografia terenu, rozmieszczenie stacji towarowych i pasa-

żerskich oraz połączeń szeroko- i wąskotorowych. Wśród eksponowanych map znalazł się egzemplarz z 1946 r., zasługujący na szczególną uwagę.

Inna ciekawa część kolekcji to mapy międzywojenne, zarówno polskie, jak i niemieckie. Przedstawiają one ogromny rozwój kolei w tym okresie, zawierają dane dotyczące liczby połączeń, często także dają możliwość zorientowania się w kwestii przepustowości danych tras kolejowych. Z tego okresu pochodzą też plany sytuacyjne okolic dworców kolejowych, takich jak Bydgoszcz czy Gdańsk. Mapy te są istotnym przyczynkiem do badań nad rozwojem m.in. II Rzeczypospolitej i III Rzeszy. Większość map wymaga zabezpieczenia konserwatorskiego, a około 15 proc. pełnej konserwacji. Część z nich została prowizorycznie podklejona, co pozwala na ich transport, jednakże w dłuższej perspektywie czasu, nie jest to zabieg wystarczający.

Zabytkowe pojazdy szynowe normalnotorowe

Muzeum dysponuje również układem torowym, o powierzchni 18 447 m², użytkowanym na potrzeby skansenu dla zabytkowego taboru normalnotorowego. Obecnie prezentowanych jest tu 50 egzemplarzy parowozów, lokomotyw spalinowych i elektrycznych oraz różne typy wagonów towarowych. Duża część niezwykle cennego zbioru Stacji Muzeum w Warszawie została wypożyczona innym muzeom lub samorządom terytorialnym, gdzie prezentowane są, jako pomniki techniki, m.in. w Jaworzynie Śląskiej, Krasnem, Czernicach Borowych. Wciąż czynny, a więc jeżdżący, tabor muzealny eksploatowany jest m.in. w Chabówce i Rewalu, a do niedawna w Wolsztynie (parowóz Pm36-2), który ze względu na swoją piękną sylwetkę nazwany został przez miłośników kolejnictwa „Piękną Heleną”.

Tabor normalnotorowy

Zgromadzone egzemplarze muzealne pochodzą z różnych okresów historii kolejnictwa. Największą grupę stanowią lokomotywy parowe różnych konstrukcji, pochodzenia i okresów budowy. Wszystkie noszą oznaczenia serii stosowane w Polskich Kolejach Państwowych.

„Pierwsza litera serii, wielka, oznaczała przeznaczenie danego parowozu do określonych zadań eksploatacyjnych: P – do pociągów pasażerskich pośpiesznych, O – do pociągów pasażerskich osobowych, T – do pociągów towarowych.

Mała litera oznaczała układ osi parowozu. Parowozy «tendraki» nie posiadały tendra, tylko skrzynię na węgiel i zbiornik na wodę bezpośrednio umocowane na parowozie, oznaczone były drugą literą K (zwane popularnie «kuse»), np. OKo1, TKt48.

Następujące po literach cyfry oznaczały kraj budowy parowozu: od 1 do 10 – pochodzenie niemieckie (np. Ty2, Oi2, Pm3), od 11 do 20 – pochodzenie austriackie (np. Tr12), od 21 do 55 parowozy polskie (np. Os24, Ty23, Pt47). W wypadku parowozów produkcji polskiej liczba oznaczała także rok zatwierdzenia prototypu do produkcji. Liczba powyżej 100 oznaczała parowozy wyprodukowane w innych krajach, powyżej 200 – parowozy produkcji amerykańskiej lub angielskiej (np. Tr203, Ty246)⁵.

Aktualnie na terenie wystawy zgromadzono 23 parowozy, zarówno produkcji polskiej, jak i zagranicznej, które stanowią bogaty przegląd historii kolejnictwa. Biorąc pod uwagę kraj produkcji, najliczniejszą grupę stanowią parowozy produkcji niemieckiej – 11 egz. Do najciekawszych należą bez wątpienia parowozy Pm2 i Pm3. Zbudowane w latach 30. ubiegłego wieku z przeznaczeniem do obsługi pociągów pasażerskich, pośpiesznych i ekspresowych, z charakterystycznymi kołami napędowymi o wyjątkowo dużej średnicy – 2 m, mogły osiągać bardzo duże, jak na owe czasy, prędkości do 130 km/h. Parowóz Pm3 wyróżnia się dodatkowo otuliną aerodynamiczną, która w eksploatacji nie dawała jednak spodziewanego efektu. Podczas kolejnych napraw okresowych otuliny te były sukcesywnie demontowane. Na szczęście jeden z takich egzemplarzy zachował się i jest obecnie ozdobą kolekcji.

Najstarszym obiektem jest parowóz też produkcji niemieckiej Tk1-100, zbudowany w zakładach Borsig w Berlinie w 1893 r., przeznaczony do prowadzenia lekkich pociągów towarowych i pracy manewrowej. Zbudowany na zamówienie Kolei Łotewskich i przez nie był eksploatowany. Do najatrakcyjniejszych eksponatów zalicza się także parowóz Oka1-1, zbudowany w zakładach Kruppa w Essen w 1931 r. Jest to jedyny zachowany egzemplarz tego typu w Europie. Jego charakterystyczną cechą konstrukcyjną jest tylko jedna oś napędowa. Przeznaczony był do obsługi lekkich pociągów pasażerskich.

⁵ A. Gerstmann, *Zabytkowy tabor normalnotorowy w zbiorach Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, [w:] *Zapomniane skarby*, Muzeum Kolejnictwa, Warszawa 2011, s. 63.

Opis parowozów i wagonów⁶

1. Wagon motorowy SN52-38

- Producent: Ganz, Budapeszt
- Rok budowy: 1954
- Prędkość maksymalna: 95 km/h
- Masa w stanie służbowym (z obciążeniem): 55 300 kg
- Długość ze zderzakami: 25 480 mm

W 1954 r. węgierska firma Ganz z Budapesztu dostarczyła na zamówienie PKP 50 wagonów motorowych, które oznaczono serią MSCmix i numerami 090 100-090 149 oraz 50 wagonów doczepnych. Tabor ten zakupiono z przeznaczeniem do obsługi linii drugorzędnych. Wagony motorowe posiadały 8-cylindrowy silnik wysokoprężny Ganz-Jendrassik VIII Jat 170/240 z pięciobiegową sterowaną pneumatycznie przekładnią mechaniczną i chłodzeniem wodnym wymuszonym. We wnętrzu pudła oprócz przedziału maszynowego przewidziano dwa przedziały pasażerskie (mały i duży) o ogólnej liczbie 64 miejsc siedzących oraz przedział bagażowy. Na końcach pudła znajdowały się kabiny sterownicze. Pierwotnie ściany czołowe były zaopatrzone w drzwi przejściowe i mostki ochronne, umożliwiające przejście do wagonów doczepnych. Od 1956 r. (po likwidacji III klasy) wagony otrzymały zmienioną serię na MSBmix, a od 1960 r. przydzielono im serię SN52 i zakres numerów inwentarzowych 01-48 (dwa wagony wcześniej skreślono z inwentarza). Początkowo tabor ten wykonywał pracę w obrębie dyrekcji Gdańsk, Warszawa i Kraków. Od 1972 r. został skoncentrowany wyłącznie na obszarze DOKP Gdańsk, gdzie po kilkunastu latach zakończono jego eksploatację. Ostatnim czynnym wagonem motorowym tego typu był SN52-38, który wycofano z ruchu w czerwcu 1986 r. w lokomotywni Laskowice Pomorskie. Po skreśleniu z inwentarza 30.06.1986 r. zachowano go jako eksponat muzealny.

2. Lokomotywa parowa Pm3-5

- Producent: Borsig Lokomotiv-Werke GmbH, Berlin-Hennigsdorf
- Numer fabryczny i rok produkcji: 14926/1940
- Prędkość maksymalna: 150 km/h (od 1941 r. ograniczona do 140 km/h)
- Masa w stanie służbowym parowozu wraz z tendrem: 179 100 kg
- Długość ze zderzakami: 23 905 mm

Przedstawiciel znormalizowanych parowozów pospiesznych kolei niemieckich DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) serii 03.10, zbudowanych w latach 1939-1941 (także przez Friedrich Krupp AG, Lokomotivfabrik Essen oraz Krauss-Maffei AG, München-Allach) w liczbie 60 egzemplarzy. Założenia ich konstrukcji wynikały z aktualnych w latach 30. ogólnościatowych tendencji wprowadzenia szybkobieżnego ruchu pociągów pasażerskich, mających połączyć ważniejsze miasta (w Polsce do podobnych zadań opracowano projekt parowozu serii Pm36). Seryjną produkcję poprzedził szereg prób i badań aerodynamicznych. Lokomotywy dla zmniejszenia współczynnika oporu powietrza wyposażono w opływową otulinę, trzycylindrowy bliźniaczy silnik parowy, nowoczesny układ hamulcowy z zaworem rozrządczym Knorr Kssbr, umożliwiający automatyczne dostosowanie przebiegu procesu hamowania do prędkości jazdy oraz urządzenia systemu samoczynnego hamowania (Indusi). PKP po II wojnie przejęło 9 takich maszyn (z tego uruchomiono 8), oznaczając mianem serii Pm3. Użytkowano je w obsłudze pociągów pospiesznych w parowozowniach: Poznań Osobowa, Łąwa, Bydgoszcz Główna, Olsztyn i Toruń Główny. Z powodu obniżenia własności wytrzymałościowych blachy kotłowej wykonanej z tworzywa St47K wszystkie parowozy wycofano z ruchu w latach 1965-66. Prezentowany egzemplarz Pm3-5 (oznaczenie DRG 03 1015) skreślono z inwentarza PKP 19.02.1967 r.

3. Lokomotywa parowa Os24-7

- Producent: Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce, Spółka Akcyjna w Chrzanowie (Fablok)
- Numer fabryczny i rok produkcji: 147/1926
- Prędkość maksymalna: 90 km/h
- Masa w stanie służbowym parowozu wraz z tendrem: 147 000 kg
- Długość ze zderzakami: 20 730 mm

Egzemplarz pierwszej zbudowanej w odrodzonej Polsce serii parowozów przeznaczonej do ruchu pa-

⁶ K. Koj i T. Roszak, *Opis taboru*, [w:] <http://wp.plwww.stacjamuzeum.pl/pl.tabor.html> [dostęp: 30.06.2016].

sazerskiego. Konstrukcja została opracowana w oparciu o dokumentację lokomotywy austriackiej serii 570, zaprojektowanej w 1915 r. przez Maschinen-Fabrik der priv. Österreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, początkowo blisko współpracującej z Fablokiem. W latach 1925-27 zbudowano 60 parowozów serii Os24, które w okresie międzywojennym użytkowano w dyrekcjach: Lwów, Stanisławów, Kraków, Warszawa, Radom i Wilno. Po II wojnie PKP odzyskały zaledwie 15 maszyn tej serii. Przekazane do DOKP Lublin pełniły służbę w parowozowniach Lublin, Rozwadów, Zamość i Chełm do 1970 r. Zachowany parowóz Os24-7 to dawny Os24-39. Podczas wojny początkowo znalazł się w dyspozycji kolei sowieckich, następnie użytkowany przez koleje niemieckie otrzymał oznaczenie 33 215. Do PKP powrócił 20.07.1948 r. rewindykowany z Austrii, służbę zakończył w Chełmie, skreślony z inwentarza jako ostatni przedstawiciel serii 17.04.1970 r.

4. Lokomotywa parowa Pm2-34

- Producent: Berliner Maschinenbau AG vormals L. Schwartzkopff (BMAG)
- Numer fabryczny i rok produkcji: 10629/1936
- Prędkość maksymalna: 130 km/h
- Masa w stanie służbowym parowozu wraz z tendrem: 173 800 kg
- Długość ze zderzakami: 23 905 mm

Eksponat jest przedstawicielem znormalizowanych parowozów pospiesznych kolei niemieckich DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) serii 03, których produkcję w latach 1930-1937 (w liczbie 298 egzemplarzy) podjęły prócz BMAG także firmy: Borsig Lokomotiv-Werke GmbH (Berlin-Hennigsdorf), Friedrich Krupp AG Lokomotivfabrik (Essen) i Henschel & Sohn (Kassel). Lokomotywy przeznaczone do pracy na liniach o nawierzchni dopuszczającej nacisk osi 18 t. W latach 1945-46 PKP przejęło 35 takich maszyn, które w przeciągu swej służby stacjonowały w parowozowniach: Poznań Osobowa, Bydgoszcz Główna, Łąwa, Toruń i Olsztyn. Parowozy Pm2 odegrały ważną rolę w obsłudze ruchu pospiesznego i zostały zapamiętane przez personel trakcyjny jako bardzo udana konstrukcja. Zakończenie eksploatacji serii nastąpiło w 1978 r. Lokomotywa Pm2-34 (oznaczenie DRG 03 273) po skreśleniu z inwentarza PKP 22.11.1978 r. z inicjatywy pracowników lokomotywowni Bydgoszcz Główna została starannie odrestaurowana i do 1995 r. była eksponowana na terenie bydgoskiej stacji.

5. Lokomotywa parowa O149-21

- Producent: Fabryka Lokomotyw im. F. Dzierżyńskiego, Chrzanów (Fablok)
- Numer fabryczny i rok produkcji: 2623/1952
- Prędkość maksymalna: 100 km/h
- Masa w stanie służbowym parowozu wraz z tendrem: 144 900 kg
- Długość ze zderzakami: 20 675 mm

Lokomotywy tej serii zaprojektowano w Polsce z przeznaczeniem do obsługi pociągów pasażerskich (osobowych i pospiesznych) w celu wsparcia wysłużonych parowozów Ok1 i Ok22. Ogółem w latach 1951-54 zbudowano 116 egzemplarzy, z których 112 zakupiły PKP, a pozostałe 4 wyeksportowano do Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej. Konstrukcja parowozów wykorzystywała najnowsze rozwiązania techniczne. Stojak kotła i przekroje kanałów przepływowych pary cylindrów silnika opracowano według wzorów amerykańskich, znanych z lokomotyw Tr201/203 i Ty246. Nowo budowane maszyny dostarczono do parowozowni: Kutno, Toruń, Rzeszów, Kraków Gł., Częstochowa, Ostrów Wkp., Łódź Kaliska, Warszawa Zachodnia, Warszawa Wschodnia, Dęblin, Kłodzko, Szczecin Gł., Zbąszynek i Poznań Osobowa. W schyłkowym okresie trakcji parowej największymi skupiskami przedstawicieli serii O149 były lokomotywownie: Przeworsk, Sierpc, Ełk, Żagań, Jarocin i Wolsztyn. Kres eksploatacji nastąpił na początku lat 90., aczkolwiek przez kolejne dwie dekady zachowano w stanie czynnym kilka parowozów tej serii w lokomotywowni Wolsztyn, którymi obsługiwano ruch miejscowy. Na podstawie wieloletnich doświadczeń można uznać, że przemysłowy projekt przyczynił się do powstania wartościowych, odpowiadających potrzebom PKP lokomotyw. Muzealny egzemplarz, O149-21, rozpoczął służbę w Kutnie, zakończył ją w Ełku – skreślony z inwentarza PKP 22.10.1993 r.

6. Lokomotywa parowa Ty42-120

- Producent: Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce, Spółka Akcyjna w Chrzanowie (Fablok)
- Numer fabryczny i rok produkcji: 1604/1946
- Prędkość maksymalna: 80 km/h

- Masa w stanie służbowym parowozu wraz z tendrem: 145 000 kg
- Długość ze zderzakami: 22 975 mm

W 1945 r. fabryki lokomotyw w Chrzanowie i Poznaniu niezwłocznie podjęły produkcję na potrzeby PKP uproszczonych parowozów wojennych niemieckiej serii 52. Postępowanie takie uzasadniały pozostawione na terenie zakładów zapasy materiałów i półfabrykatów oraz konieczność uzyskania zwłoki, koniecznej do adaptacji projektów polskich konstrukcji. Kilkanaście pierwszych lokomotyw wykonano w oznakowaniu niemieckim, zachowując ciągłość numerów inwentarzowych. W latach 1945-46 powstało 150 nowych lokomotyw (67 Fablok i 83 H. Cegielski, Spółka Akcyjna Poznań), dla których zarządzeniem z 4.06.1945 r. wprowadzono oznaczenie serii Ty42. W 1945 r. co najmniej 10 maszyn znalazło się w dyspozycji Centralnego Zarządu Komunikacji Wojskowej Armii Czerwonej, z czego 6 parowozów nie powróciło do PKP. Początkowo serią Ty42 obdzielono wszystkie powołane do istnienia przez PKP dyrekcje okręgowe (z wyjątkiem Szczecina), a następnie od 1950 r. skoncentrowano ją na przeciąg 25 lat na obszarze DOKP Katowice. Rozwój trakcji spalinowej przyczynił się (od 1976 r.) do zbycia przez Śląską DOKP znacznej liczby parowozów Ty42 na rzecz dyrekcji Dolnośląskiej, Pomorskiej, Zachodniej i Północnej, gdzie były uniwersalnie wykorzystywane (w ruchu pasażerskim i towarowym) wraz z bliźniaczą serią Ty2. Wiele z nich eksploatowano do początku lat 90. Kilka egzemplarzy zostało sprzedanych do przemysłu. Lokomotywa Ty42-120 rozpoczęła służbę w parowozowni Chebzie, zakończyła ją w Olsztynie – skreślona z inwentarza PKP 15.06.1992 r.

7. Lokomotywa parowa Tr203-451

- Producent: Lima Locomotive Works (USA)
- Numer fabryczny i rok produkcji: 8739/1945
- Prędkość maksymalna: 80 km/h, od 1955 r. 65 km/h
- Masa w stanie służbowym parowozu wraz z tendrem: 132 000 kg
- Długość ze zderzakami: 18 600 mm

Lokomotywa reprezentuje amerykański typ wojenny S160 „Consolidation”, budowany w latach 1942-45 w liczbie 2121 egzemplarzy przez wytwórnie: Lima Locomotive Works, American Locomotive Company i The Baldwin Locomotive Works. Przygotowany do warunków europejskich projekt przewidywał budowę uniwersalnej lokomotywy, z zachowaniem górnej granicy osiowego obciążenia 16 t, przystosowanej do brytyjskiej skrajni taboru oraz podstawowych prześwitów toru: 1435, 1524 lub 1676 mm. Poczynając od 1942 r., część lokomotyw przewieziono drogą morską do Wielkiej Brytanii, skąd zgodnie z planem inwazji w Normandii (wyznaczonym na czerwiec 1944) przerzucono je na teren Francji, gdzie później dostarczono i pozostałe maszyny. Po zakończeniu wojny parowozy „Consolidation” sprzedano różnym europejskim zarządom kolejowym. Do Polski trafiło 75 egzemplarzy tych lokomotyw w ramach dostaw UNRRA i zostało oznaczonych jako seria Tr201 oraz 500 z zakupów demobilowych, które otrzymały oznaczenie Tr203. Podczas eksploatacji w PKP sukcesywnie usuwano liczne usterki tego taboru, zasadniczo nieprzystosowanego do długoletniej służby. Parowozy Tr203 były powszechnie znane we wszystkich parowozowniach, znajdując zatrudnienie w obsłudze pociągów osobowych i towarowych oraz przede wszystkim na manewrach. Ostatnie egzemplarze wycofano z ruchu w 1980 r. Kilka maszyn tego typu zostało sprzedanych do przemysłu. Wśród nich znalazła się lokomotywa Tr203-451, która rozpoczęła służbę w parowozowni Rybnik, a zakończyła ją w Nasielsku. Po skreśleniu z inwentarza PKP (7.10.1974 r.) odstąpiono ją Zakładom Naprawczym Taboru Kolejowego w Pruszkowie, skąd w kwietniu 1977 r. przekazano do ZNTK Wrocław (oddział w Oławie), gdzie pracowała na manewrach do września 1982 r.

8. Lokomotywa parowa OK127-26

- Producent: H. Cegielski Spółka Akcyjna, Poznań
- Numer fabryczny i rok produkcji: 223/1931
- Prędkość maksymalna: 80 km/h
- Masa w stanie służbowym: 80 800 kg
- Długość ze zderzakami: 12 863 mm

W 1928 r. zakłady H. Cegielskiego w Poznaniu podjęły produkcję parowozu beztendrowego („tendraka”), przeznaczonego do ruchu aglomeracyjnego. Była to pierwsza całkowicie polska konstrukcja, wykonana na podstawie dokumentacji opracowanej pod kierunkiem inż. Gustawa Brylinga przez zespół inżynierów: Stanisław Domaniewski, Stanisław Cwynar i Witold Mrazek. Do 1933 r. zbudowano 122 lokomotywy tego typu, w trakcie produkcji wprowadzając różne zmiany: wzmocnioną ostoję, spawane

skrzynie wodne i eksperymentalne stawidło zaworowe systemu inż. Wiktora Wysłucha (OK127-112). Układ zawieszenia na resorach umożliwił przystosowanie do nacisków osiowych 16 lub 18 t. Parowóz zaprojektowano z myślą o obsłudze ruchu podmiejskiego w węzłach: warszawskim, gdańskim i katowickim. W okresie powojennym na PKP podjęto pracę 95 lokomotyw tego typu. Zgrupowano je początkowo w dyrekcji warszawskiej, katowickiej, gdańskiej i od 1951 r. także olsztyńskiej (parowozownia Białystok). W końcowym okresie eksploatacji, pomimo znacznego rozproszenia na sieci PKP, najliczniej występowały na obszarze Śląskiej oraz Centralnej DOKP. Seria lokomotyw OK127 została wycofana w drugiej połowie lat 70. Najdłużej utrzymującym się w inwentarzu PKP był egzemplarz OK127-10 (do 22.12.1979 r.). Nieco dłużej przetrwały parowozy OK127 przekazane do Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Łapach – ostatni z nich wycofano z pracy manewrowej w 1985 r. Zachowany w ekspozycji muzealnej parowóz OK127-26 (dawny OK127-61) zakończył służbę w lokomotywowni Białystok, skreślony z inwentarza 22.11.1978 r.

9. Lokomotywa parowa Ty2-572

- Producent: F. Schichau GmbH, Maschinen- und Lokomotivfabrik, Elbing
- Numer fabryczny i rok produkcji: 3993/1943
- Prędkość maksymalna: 80 km/h
- Masa w stanie służbowym parowozu wraz z tendrem: 145 000 kg
- Długość ze zderzakami: 22 975 mm

Wybuch wojny Trzeciej Rzeszy ze Związkiem Sowieckim zwiększył zadania transportowe niemieckich kolei. Warunkiem ich realizacji były szybkie dostawy dużej ilości parowozów i wagonów. Przyspieszenie bieżącej produkcji osiągnięto przez racjonalizację organizacji pracy, wprowadzenie uproszczeń w fabrykacji niektórych elementów oraz zaprojektowanie nowego typu lokomotywy – przejściowego typu wojennego, która była ekstremalnie technologicznie uproszczoną i materiałowo oszczędną wersją dotychczas budowanego znormalizowanego parowozu towarowego serii 50. Nowe maszyny otrzymały miano serii 52. Ich produkcję w latach 1942-45 podjęły wszystkie fabryki niemieckie i w krajach okupowanych. Ogółem zbudowano ponad 6000 egzemplarzy. Po wojnie były eksploatowane przez różne europejskie zarządy kolejowe. Na PKP wystąpiły w oznaczeniu Ty2. Była to najliczniejsza seria polskich parowozów. Po odbudowie zniszczonych jednostek i zakupie 200 sztuk w ZSRS w latach 1962-63 najwyższy numer inwentarzowy osiągnął 1407. Lokomotywy Ty2 – proste w obsłudze i utrzymaniu cieszyły się dobrą opinią. Po niezbędnej modernizacji kotłów były użytkowane z powodzeniem w całej sieci PKP we wszystkich rodzajach pracy. Eksploatacja serii przeciągnęła się do pierwszej połowy lat 90. Kilkanaście parowozów odstąpionych do przemysłu zostało wycofanych parę lat wcześniej. Użytkownikiem 10 z nich było Przedsiębiorstwo Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego z siedzibą w Katowicach, które dysponowało dodatkowo 20 lokomotywami z oznaczeniem Ty2, zakupionymi bezpośrednio w ZSRS. Parowóz Ty2-572 (oznaczenie DRG 52 5702) rozpoczął służbę w parowozowni Gdańsk Zaspą, zakończył ją w Bydgoszczy Główniej, skreślony z inwentarza 10.12.1995 r.

10. Lokomotywa parowa Pu29-3

- Producent: H. Cegielski Spółka Akcyjna, Poznań
- Numer fabryczny i rok produkcji: 200/1931
- Prędkość maksymalna: 110 km/h
- Masa w stanie służbowym parowozu wraz z tendrem: 181 300 kg
- Długość ze zderzakami: 24 620 mm

Na zlecenie Ministerstwa Komunikacji pod kierunkiem prof. Antoniego Xsieżopolskiego (członka Rady Technicznej MK), biuro konstrukcyjne zakładów H. Cegielskiego w Poznaniu w 1929 r. opracowało dokumentację parowozu przeznaczoną do prowadzenia na odcinku Chojnice – Tczew – Malbork niemieckich ciężkich pociągów pospiesznych – tranzytowych do Prus Wschodnich. Wyprodukowano tylko trzy prototypy, które otrzymały oznaczenie serii Pu29. Osiągnięto bardzo dobre wyniki eksploatacyjne. Był to jednocześnie najdłuższy parowóz pospieszny PKP – 24 620 mm, przez co nie mieścił się na większości obrotnic (21 195 mm pomiędzy osiami skrajnymi) i posiadał największe pole powierzchni rusztu obsługiwanego ręcznie (4,8 m²). Z dalszej produkcji lokomotyw Pu29 zrezygnowano na rzecz bardziej uniwersalnego parowozu Pt31, zaprojektowanego i zbudowanego w chrzanowskim Fabloku. W okresie międzywojennym maszyny Pu29 stacjonowały w parowozowni Chojnice. Po wojnie w PKP pojawił się tylko jeden egzemplarz tej serii – rewindykowany w kwietniu 1949 r. dawny Pu29-3, który otrzymał nu-

mer inwentarzowy „1”. Po dwudziestu latach służby w DOKP Gdańsk został wycofany z ruchu w lokomotywowni Toruń i skreślony z inwentarza 20.03.1970 r.

11. Lokomotywa parowa Pt47-104

- Producent: Zakłady Przemysłu Metalowego H. Cegielski, Poznań
- Numer fabryczny i rok produkcji: 1302/1949
- Prędkość maksymalna: 110 km/h
- Masa w stanie służbowym parowozu wraz z tendrem: 172 700 kg
- Długość ze zderzakami: 23 920 mm

Produkcja nowych parowozów pospiesznych serii Pt47 podjęta w 1948 r. w Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie oraz w poznańskich zakładach HCP była oparta o zmodyfikowaną dokumentację przedwojennego parowozu Pt31, zaprojektowanego przez Biuro Konstrukcyjne Fabloku pod kierunkiem inż. Kazimierza Zembrzuskiego. Wprowadzone zmiany konstrukcyjne wynikały z postępu technicznego i unifikacji z budowaną równolegle serią parowozów towarowych Ty45. W latach 1948-51 PKP otrzymały 180 nowych lokomotyw serii Pt47 (120 Fablok i 60 HCP), które dostarczono do parowozowni, w których koncentrowała się obsługa ruchu pociągów pospiesznych i osobowych dalekobieżnych: Łódź Kaliska, Poznań Osobowa, Piotrków Tryb., Warszawa Zachodnia, Ostrów Wkp., Częstochowa, Kutno, Wrocław Główny, Legnica, Jelenia Góra, Kłodzko, Katowice, Gliwice, Białystok, Iłowo, Słupsk, Szczecin Główny, Kraków Główny, Skarżysko-Kamienna. Podobnie jak jej pierwowzór, seria Pt47 okazała się doskonała do wyznaczonych jej zadań. W ramach modernizacji większość lokomotyw wyposażono w mechaniczne podajniki węgla, eliminujące wysiłek fizyczny przy obsłudze paleniska. Ostatnie miejsca koncentracji serii Pt47 to: Skarżysko-Kamienna, Lublin, Rozwadów, Poznań Gł., Żagań, Kostrzyn, Olsztyn, Białystok, Kłodzko, Białogard, Szczecinek i Toruń. Parowozy pozostały w intensywnej eksploatacji do końca dekady lat 80. Lokomotywa Pt47-65 po skreśleniu z inwentarza 24.08.1988 r., reaktywowana z dniem 6.09.1990 r. – jako zdolna do ruchu stacjonuje w Wolsztynie. Znajdujący się w ekspozycji Stacji Muzeum parowóz Pt47-104 skreślono z inwentarza PKP w lokomotywowni Rozwadów 4.05.1989 r.

12. Lokomotywa parowa Ty43-17

- Producent: H. Cegielski Spółka Akcyjna, Poznań
- Numer fabryczny i rok produkcji: 1045/1947
- Prędkość maksymalna: 80 km/h
- Masa w stanie służbowym parowozu wraz z tendrem: 151 000 kg
- Długość ze zderzakami: 23 000 mm

Wykorzystując pozostawione przez Niemców półfabrykaty w zakładach Schichau w Elblągu oraz na podstawie niemieckiej dokumentacji, w 1946 r. przystąpiono do montażu w zakładach HCP w Poznaniu parowozów oznaczonych mianem serii Ty43. Odpowiadały one zaprojektowanej w 1943 r. wzmocnionej konstrukcji parowozu wojennego niemieckiej serii 42 (znajdujących się również w inwentarzu PKP w ilości trzech egzemplarzy i oznaczonych jako Ty3). Do 1949 r. zbudowano 126 lokomotyw serii Ty43, z czego odbiorcą 124 było PKP, a pozostałych dwóch – przemysł węglowy. Kilkanaście pierwszych maszyn rozpoczęło służbę w DOKP Wrocław, aczkolwiek wkrótce wraz z pozostałymi parowozami trafiły one na obszar dyrekcji: Lublin, Poznań i Szczecin. Na początku lat 50. włączono do serii Ty43 parowozy Ty3 oraz egzemplarze użytkowane dotąd przez przemysł węglowy. Kilka parowozów w ramach modernizacji otrzymało mechaniczne podajniki węgla. Ostatnie miejsca stacjonowania lokomotyw serii Ty43 to: Sędziszów, Białogard, Szczecinek, Słupsk, Krzyż, Piła i Gniezno. Zakończenie eksploatacji tych typowo towarowych lokomotyw, które z konieczności użytkowano w okresie schyłkowym również w ruchu osobowym, nastąpiło na początku dekady lat 90. Najdłużej utrzymującym się w ruchu był Ty43-126 przekazany do lokomotywowni Wolsztyn, który w 1990 r. otrzymał poprzednie oznaczenie Ty3-2. Lokomotywa ze Stacji Muzeum Ty43-17 zakończyła służbę w Sędziszowie, skreślona z inwentarza PKP 2.07.1982 r.

13. Lokomotywa parowa Ty51-228

- Producent: Zakłady Przemysłu Metalowego H. Cegielski, Poznań
- Numer fabryczny i rok produkcji: 2627/1958
- Prędkość maksymalna: 80 km/h
- Masa w stanie służbowym parowozu wraz z tendrem: 188 900 kg
- Długość ze zderzakami: 23 025 mm

Na podstawie zebranych doświadczeń z eksploatacji amerykańskich parowozów towarowych serii Ty246 Ministerstwo Komunikacji opracowało wytyczne projektu podobnego parowozu, przeznaczonego do obsługi ciężkich pociągów towarowych tranzytowych. Budowę nowej serii, oznaczonej jako Ty51, zlecono w całości Zakładom Przemysłu Metalowego im J. Stalina w Poznaniu (pod taką nazwą w latach 1950-56 występowały zakłady H. Cegielskiego). W latach 1953-58 wykonano 232 lokomotywy. W związku z perspektywą elektryfikacji Ministerstwo Komunikacji w 1957 r. dokonało anulowania zamówień na parowozy. W związku z tym ostatnich 6 egzemplarzy trafiło do przemysłu, gdzie znalazło się także zbudowanych wcześniej 18 maszyn. Spośród 24 parowozów przemysłowych aż 21 przekazano do Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego w Katowicach. Lokomotywy Ty51 zbudowano z wykorzystaniem najnowszych rozwiązań technicznych, między innymi wszystkie wyposażono w mechaniczne podajniki węgla. W świetle przeprowadzonych badań nowe parowozy polskiej konstrukcji okazały się równie wartościowe jak amerykańskie Ty246, a pod względem sprawności ekonomicznej nawet je przewyższały. Pierwsze dostawy objęły parowozownie obsługujące magistrale towarowe: Karsznice, Sędziszów, Kostrzyn, Głogów, Godków, Stargard, Leszno, Zajączkowo Tczewskie, Kielce, Dęblin, Rzeszów, Skierniewice, Kutno, Olsztyn, Łazy i Piotrków Tryb. W związku z elektryfikacją głównych ciągów komunikacyjnych i rozwojem trakcji spalinowej parowozy Ty51 ulegały częstym przegrupowaniom. W końcowym okresie eksploatacji najliczniej występowały na obszarze Wschodniej DOKP w lokomotywniach: Dęblin, Lublin, Skarżysko-Kamienna, Kielce, Sędziszów i Chełm; w Północnej DOKP stacjonowały w Toruniu i Korszach; w Centralnej DOKP w Suwałkach; w Zachodniej DOKP w Zbąszynku; w Pomorskiej DOKP w Kostrzynie. Od początku dekady lat 80. głównie na obszarze Wschodniej DOKP znaczna liczba parowozów tej serii wycofana z ruchu utrzymywana była w zapasie długotrwałym. Zakończenie eksploatacji ostatnich egzemplarzy w PKP nastąpiło z początkiem lat 90. Kilka lokomotyw użytkowanych przez przemysł węglowy trafiło do PKP. Wśród nich egzemplarz Ty51-228, który 29.08.1971 r. rozpoczął służbę w Kielcach, zakończył w Dęblinie (ostatni miesiąc pracy – maj 1987 r.). Skreślony z inwentarza 4.05.1989 r.

14. Lokomotywa parowa TKt48-36

- Producent: Zakłady Przemysłu Metalowego im. J. Stalina, Poznań
- Numer fabryczny i rok produkcji: 1562/1951
- Prędkość maksymalna: 80 km/h
- Masa w stanie służbowym: 98 000 kg
- Długość ze zderzakami: 14 200 mm

Parowozy beztendrowe („tendraki”) tej serii zbudowano z przeznaczeniem do obsługi ruchu pociągów pasażerskich w ruchu aglomeracyjnym. Ze względu na średnicę zestawów kołowych napędnych (1450 mm) zostały sklasyfikowane jako lokomotywy towarowe (litera „T” w oznaczeniu serii). Produkcja odbywała się w dwóch przedziałach czasu. W pierwszej grupie z lat 1950-52 powstało 91 egzemplarzy dla PKP (78 HCP i 13 Fablok) oraz lokomotywy sprzedane na eksport (wśród nich 6 do Albanii) i kilka dla różnych odbiorców z przemysłu. Po trzyletniej przerwie, w 1955 r., uruchomiono produkcję drugiej grupy 100 parowozów z pewnymi zmianami konstrukcyjnymi (trwała ona do połowy 1957 r.), zrealizowanej w całości w chrzanowskim Fabloku. Maszyny z pierwszej grupy produkcyjnej rozpoczęły służbę w dyrekcjach: warszawskiej, lubelskiej, katowickiej, łódzkiej, szczecińskiej i gdańskiej. Zbudowane później trafiły także do dyrekcji krakowskiej i wrocławskiej. PKP otrzymały bardzo użyteczną serię lokomotyw, szczególnie docenioną w warunkach DOKP Kraków i DOKP Wrocław, gdzie na liniach górskich wykorzystywano ją z powodzeniem do prowadzenia pociągów osobowych i pospiesznych. Znaczna liczba egzemplarzy przetrwała do końca eksploatacji trakcji parowej między innymi w lokomotywniach: Kłodzko, Wałbrzych, Nysa, Nowy Sącz, Zagórz, Fosowskie, Międzyrzecz, Jarocin i Kępno. Prezentowany na wystawie egzemplarz TKt48-36 rozpoczął służbę w Skarżysku, zakończył ją w Zbąszynku, skreślony z inwentarza PKP 17.08.1992 r.

15. Lokomotywa elektryczna EU20-24

- Producent: VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke Hans Beimler, Hennigsdorf
- Numer fabryczny i rok produkcji: 7817/1957
- Prędkość maksymalna: 110 km/h
- Masa w stanie służbowym: 120 000 kg
- Długość ze zderzakami: 18 500 mm

W związku z elektryfikacją linii Warszawa – Gliwice, w pierwszej połowie lat 50. został zawarty obszerny kontrakt z przemysłem Niemieckiej Republiki Demokratycznej na dostawę taboru i wyposażenia podstacji trakcyjnych. Wśród zakupionych lokomotyw w latach 1955-57 dostarczono do PKP 34 sześciosiowe elektrowozy, które otrzymały oznaczenie serii E05. Pudło konstrukcji całkowicie spawanej otrzymało linie opływowe. Aparatura elektryczna i silniki trakcyjne (GBM530) odpowiadały wyposażeniu lokomotyw Bo-Bo (E04/EU04) dostarczonych w latach 1952-54. Zabezpieczeniem obwodu głównego był wyłącznik szybki o napędzie pneumatycznym. Rozrząd odbywał się za pomocą wału kułakowego. Lokomotywy wyposażono w obwód elektrycznego ogrzewania pociągu oraz urządzenia czuwaka pasywnego. Moc ciągną pojazdu wynosiła 2520 kW. Elektrowozy E05 rozpoczęły służbę w lokomotywowni Warszawa Zachodnia na Ochocie, ponieważ uniwersalna charakterystyka trakcyjna umożliwiała wykorzystanie ich w obsłudze ruchu pasażerskiego. Po kilku latach zostały zgrupowane w lokomotywowni Piotrków Tryb., gdzie wraz z nowymi lokomotywami 3E/ET21 zostały wykorzystane w ruchu towarowym na odcinku Łazy – Warszawa. Eksploatacja serii zakończyła się w latach 1979-81.

16. Lokomotywa elektryczna EP02-02

- Producent: Fabryka Wagonów Pafawag, Wrocław
- Numer fabryczny i rok produkcji: 1E-02/1954
- Prędkość maksymalna: 100 km/h
- Masa w stanie służbowym: 81 000 kg
- Długość ze zderzakami: 15 000 mm

W związku z odbudową zniszczonej wojną trakcji elektrycznej warszawskiego węzła kolejowego stało się konieczne zapewnienie elektrowozów do przeciągania składów pociągów dalekobieżnych. Uruchomienie w krótkim czasie produkcji było możliwe poprzez zawarcie w 1949 r. umowy z przemysłem brytyjskim, opiewającej na dostawę silników trakcyjnych (MV 185R) i aparatury elektrycznej stanowiących wyposażenie 8 lokomotyw. Zakupione urządzenia odpowiadały klasie zastosowanej w przedwojennej lokomotywie EL.100. W oparciu o dokumentację opracowaną przez Centralne Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Taboru Kolejowego w Poznaniu produkcję nowych lokomotyw w latach 1953-57 podjął wrocławski Pafawag. Otrzymały one oznaczenie E110-E117. Moc ciągną pojazdu wynosiła 1352 kW. Eksploatacja lokomotyw wykazała wiele wad konstrukcyjnych. Zabezpieczeniem obwodu głównego był bezpiecznik topikowy. Brak urządzeń zwrotnych, sprzęgu międzywózkowego, tłumików drgań poprzecznych oraz sposób usprężynowania i oparcia pudła były przyczyną niespokojnego biegu przy prędkości przekraczającej 70 km/h. Pierwsze egzemplarze rozpoczęły służbę w lokomotywowni (ME) Warszawa Zachodnia na Ochocie. W drugiej połowie lat 50. cała seria znalazła się w dyspozycji ME Łódź-Olechów. Od 1960 r. elektrowozy otrzymały miano serii EP02 i numery inwentarzowe 01-08. Ze względu na złe własności biegowe bardzo szybko wycofano je z obsługi pociągów pospiesznych. W latach 1969-70 wszystkie przekazano do lokomotywowni Dębica (DOKP Kraków), gdzie zakończono ich użytkowanie w początkach dekady lat 70. Przechowywany na Stacji Muzeum egzemplarz EP02-02 (poprzednie oznaczenie E111) skreślono z inwentarza PKP 3.07.1973 r.

17. Lokomotywa elektryczna ET21-66

- Producent: Fabryka Wagonów Pafawag, Wrocław
- Numer fabryczny i rok produkcji: 3E-80/1960
- Prędkość maksymalna: 100 km/h
- Masa w stanie służbowym: 120 000 kg
- Długość ze zderzakami: 16 820 mm

W oparciu o dokumentację części elektrycznej radzieckiej lokomotywy WŁ22M Centralne Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Taboru Kolejowego w Poznaniu w 1955 r. opracowało projekt pierwszego polskiego elektrowozu przeznaczonego do ruchu towarowego, któremu nadano przemysłowe oznaczenie typu 3E. Produkcję zrealizowano w latach 1957-71 we wrocławskim Pafawagu, budując łącznie 726 egzemplarzy, z których 658 przeznaczono dla PKP, a 68 zakupiło Przedsiębiorstwo Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego w Katowicach. Pojazdy dysponowały mocą ciągną 1860 kW. Od 1960 r. budowano wersję zmodernizowaną jako typ 3E/1, wprowadzając zmiany w konstrukcji wózków, hamulca, układu chłodzenia silników trakcyjnych – o obniżonej masie o około 6 ton. Pierwsze elektrowozy dla PKP otrzymały miano serii E06, od 1960 r. zmienione na ET21. Lokomotywy te odegrały ważną rolę w obsłudze ruchu towarowego na liniach magistralnych. Mimo niekorzystnej charakterystyki trakcyjnej przewidziano użytkowanie ich również w ruchu pasażerskim, wyposażając w obwód elektrycznego ogrzewania po-

ciągu. Od końca lat 80. seria jako konstrukcyjnie dość przestarzała podlegała systematycznej redukcji. Dysponentami ostatnich egzemplarzy były zakłady taboru w Katowicach i Wrocławiu. Lokomotywy ET21 można jeszcze spotkać w barwach przewoźników prywatnych CTL Logistic i DB Schenker Rail Polska.

18. Lokomotywa spalinowa ST44-001

- Producent: Łużański Tęplówozobudowny Zawod
- Numer fabryczny i rok produkcji: 053/1965
- Prędkość maksymalna: 100 km/h
- Masa w stanie słuźbowym: 116 500 kg
- Długość ze zderzakami: 17 550 mm

W ramach modernizacji trakcji w PKP, w latach 1965-88 zakupiono w ZSRS 1182 egzemplarze liniowych lokomotyw spalinowych z przekładnią elektryczną, przeznaczonych do obsługi ruchu towarowego. Spośród nich 68 szerokotorowych (1520 mm) przydzielono dla Linii Hutniczo-Siarkowej (lokomotywnia Zamość-Bortatycze). Lokomotywy tego typu (oryginalne oznaczenie M62) eksportowano do większości państw bloku wschodniego. Źródłem napędu był dwusuwowy 12-cylindrowy silnik spalinowy z zapłonem samoczynnym typu 14D40 o mocy 1470 kW, połączony z prądnicą główną GP312. Najlichniesz w Polsce seria lokomotyw spalinowych rozpowszechniła się w całej sieci PKP. Cechami dodatnimi była duża siła pociągowa, prostota budowy i niezawodność, do ujemnych należało duże zużycie paliwa i oleju silnikowego. Lokomotywa ST44-1500 posiadała bezwidłowe prowadzenie łożysk osiowych. Pomimo braku źródła ogrzewania popularnie zwane „gagariny” w okresie letnim zatrudniano przy obsłudze sezonowych pociągów pasażerskich. Z końcem wieku XX seria ST44 w PKP uległa znacznej redukcji, na co złożył się niekorzystny rachunek ekonomiczny, jak i kryzys przewozów towarowych. Lokomotywa ST44-001 przez cały przebieg słuźby była związana z węzłem warszawskim. Rozpoczęła słuźbę w lokomotywowni Warszawa-Odolany, zakończyła ją w Zakładzie Taboru Warszawa, skreślona z inwentarza 1.09.1998 r.

19. Lokomotywa parowa Tk1 9336 (TK1-13)

- Producent: Orenstein & Koppel AG, Berlin-Drewitz
- Numer fabryczny i rok produkcji: 9336/1920
- Prędkość maksymalna: 40 km/h
- Masa w stanie słuźbowym: 42 000 kg
- Długość ze zderzakami: 8550 mm

Wykonywany w kilku odmianach przez berlińską firmę parowóz o mocy 257 kW (350 KM) przeznaczono dla przemysłu i kolei lokalnych. Konstrukcyjnie zbliżony był do pruskiego „tendraka” T3, budowanego w latach 1882-1906 i występującego w PKP pod oznaczeniem serii TK1, aczkolwiek oznaczenie serii i numeru inwentarzowego eksponatu jest tylko przypadkowo zbieżne z pruskim parowozem TK1-13 eksploatowanym po wojnie przez PKP (dawnym Tk1-18). Lokomotywa zachowana w ekspozycji została zbudowana dla kolei lokalnej Weidenau – Deuz, gdzie występowała pod numerem „5”. Co najmniej od stycznia 1955 r. obsługiwała bocznice Zakładów Celulozowo-Papierniczych we Włocławku, zakończyła pracę w 1975 r., wyrejestrowana z ewidencji Dozoru Technicznego 6.05.1975 r.

20. Lokomotywa spalinowa SM41-190

- Producent: Ganz-MÁVAG, Budapeszt
- Numer fabryczny i rok produkcji: 986/1966
- Prędkość maksymalna: 80 km/h
- Masa w stanie słuźbowym: 62 000 kg
- Długość ze zderzakami: 11 290 mm

Pozytywne wyniki eksploatacji przez PKP dziesięciu lokomotyw spalinowych DVM-2, zakupionych w 1958 r. w węgierskiej firmie MÁVAG w Budapeszcie, które otrzymały znak serii Lwe58 (od 1960 r. SM40), przyczyniły się do decyzji zakupu kolejnych egzemplarzy. W latach 1961-68 firma Ganz-MÁVAG dostarczyła PKP 263 lokomotywy serii SM41 (prócz tego ponad 100 egzemplarzy dla przemysłu), które w stosunku do serii SM40 zbudowano z pewnymi zmianami konstrukcyjnymi. Posiadały 16-cylindrowy silnik spalinowy Ganz-Jendrassik typu XVI Jv 170/240 połączony z prądnicą główną prądu stałego (działającą również jako rozrusznik), z której zasilano 4 silniki trakcyjne, napędzające poprzez przekładnie zębate zestawy kołowe. W stosunku do wcześniej zbudowanych pojazdów wprowadzono między innymi: uproszczony układ sterowania pracą silnika spalinowego, odmienne rozwiązanie układu jego chłodzenia,

sprzęgło kłowe umożliwiające przy rozruchu odłączenie wentylatora silnika spalinowego. Lokomotywy wyposażono w sterowanie wielokrotne, pozwalające (po połączeniu ze sobą gniazd elektrycznych) na kierowanie z jednej kabiny np. dwoma sprzęgniętymi pojazdami. Eksploatacja lokomotyw SM41 odbywała się na wielu węzłach kolejowych w DOKP Szczecin, Kraków, Gdańsk, Warszawa, Poznań i Wrocław, nie tylko w pracy manewrowej, ale również przy obsłudze lekkich pociągów towarowych i pasażerskich (w tym przypadku w sezonie zimowym musiał być obecny w składzie wagon ogrzewczy). Zakończenie pracy ostatniej lokomotywy SM41 nastąpiło w 2000 r. w lokomotywni Grudziądz.

21. Lokomotywa spalinowa SM15-017

- Producent: Fabryka Lokomotyw im. F. Dzierżyńskiego, Chrzanów
- Numer fabryczny i rok produkcji: 7060/1965 (podany numer fabryczny zgodny jest z listą producenta)
- Prędkość maksymalna: 28/58 km/h (prędkość manewrowa/prędkość liniowa)
- Masa w stanie służbowym: 70 000 kg
- Długość ze zderzakami: 12 600 mm

W 1963 r. zakupiono w ZSRS dwie manewrowe lokomotywy spalinowe TGM3 z przekładnią hydrauliczną. Kontrakt obejmował zakup licencji na uruchomienie takiej produkcji w Polsce. Na podstawie dostarczonej dokumentacji chrzanowski Fablok w latach 1963-67 wykonał 55 egzemplarzy, z czego dla PKP zbudowano 25 oznaczonych SM15-003-027 (lokomotywy TGM3 otrzymały numerację SM15-01 i 02), a resztę przeznaczono dla różnych odbiorców z przemysłu. Lokomotywy wyposażono w oryginalny (produkcji ZSRS) 12-cylindrowy silnik spalinowy czterosurowy, o mocy 552 kW (750 KM) typu M753 z turbodoładowaniem, chłodzony wodą. Współpracował on z dwubiegową, dwuzakresową przekładnią hydromechaniczną GTK-II. Napęd poprzez wały Cardana przekazywany był do zębatach przekładni osiowych na wózkach. W trakcie produkcji wprowadzono zmiany w postaci nowej przekładni hydraulicznej (produkcji ZSRS) UGP750-1200 oraz (na kilku lokomotywach) silnika V12CD19, zaprojektowanego przez Zakłady Mechaniczne im. M. Nowotki w Warszawie. Seria lokomotyw SM15 została skierowana do pracy w DOKP Kraków. Nieodpowiednia charakterystyka trakcyjna oraz awaryjność zespołu napędowego sprawiły, że od końca lat 60. ulegała ona systematycznej redukcji. Egzemplarze skreślone z inwentarza w większości trafiły do użytkowników z różnych gałęzi przemysłu. Eksploatację w PKP zakończono w 1977 r. Znajdująca się w ekspozycji muzealnej lokomotywa SM15-017 zakończyła służbę w lokomotywni Kraków-Płaszów, skreślona z inwentarza 31.01.1977 r.

22. Lokomotywa spalinowa SM25-002

- Producent: Fabryka Lokomotyw im. F. Dzierżyńskiego, Chrzanów
- Numer fabryczny i rok produkcji: 5427/1962
- Prędkość maksymalna: 30/60 km/h (prędkość manewrowa/prędkość liniowa)
- Masa w stanie służbowym: 37 400 kg
- Długość ze zderzakami: 8644 mm

Centralne Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Taboru Kolejowego w Poznaniu w latach 1959-60 opracowało dokumentację spalinowej lokomotywy manewrowej typu 9D. W projekcie przewidziano zastosowanie jako źródła napędu czterosurowego silnika wysokoprężnego z bezpośrednim wtryskiem paliwa typu Wola 1DVSa/31 (krajowej produkcji), z chłodzeniem wyposażonym w automatyczny układ regulacji systemu Voith Heidenheim oraz importowanej przekładni (J.M.Voith AG, St. Pölten), składającej się z dwóch sterowanych pneumatycznie przetworników. W lokomotywie zastosowano napęd grupowy na trzy osie za pomocą wiązarów sprzężonych ze ślepym wałem, którego przekładnia (BM/ST/2) była również elementem pozyskanym z importu (Voith). W latach 1961-63 chrzanowski Fablok dostarczył PKP trzy egzemplarze prototypowe, które oznaczono serią SM25 i numerami inwentarzowymi 001-003. Nowe lokomotywy miały być alternatywą dla budowanej całkowicie w kraju spalinowej lokomotywy manewrowej z przekładnią elektryczną serii SM30. Okres próbnej eksploatacji wykazał szereg zalet. Niestety po upływie kilku lat brak części do importowanych podzespołów doprowadził do wycofania lokomotyw SM25 z ruchu. Egzemplarz SM25-002 zakończył służbę w lokomotywni Kraków-Płaszów i skreślony z inwentarza PKP 1.11.1973 r. został zaferowany Sanockiej Fabryce Autobusów. Do Muzeum Kolejnictwa lokomotywę formalnie przekazano 24.09.1980 r.

23. Lokomotywa bezpaleniskowa TKbb 10282

- Producent: Hanomag Hannoversche Maschinenbau AG, Hannover-Linden

- Numer fabryczny i rok produkcji: 10282/1924
- Prędkość maksymalna: 30 km/h
- Masa w stanie służbowym: 30 000 kg
- Długość ze zderzakami: 7010 mm

Przemysłowy parowóz bezpaleniskowy, którego istota działania polegała na wykorzystaniu przez klasyczny silnik tłokowy pary dostarczanej z ciśnieniowego zbiornika, odgrywającego rolę cieplnego akumulatora. Do znajdującego się na takim parowozie izolowanego termicznie zamkniętego naczynia – zbiornika wypełnionego w połowie wodą – doprowadzano doraźnie pod ciśnieniem parę z obcego źródła (stacjonarnej kotłowni). Po zakończeniu „ładowania” i odłączeniu od źródła zasilania możliwe było czerpanie pary do pracy silnika, z wrzącej wciąż wewnątrz zbiornika (przy postępującym spadku ciśnienia) wody. Lokomotywy bezpaleniskowe służyły na bocznicach zakładów przemysłowych przede wszystkim w gazowniach, koksowniach i innych zakładach przetwórstwa chemicznego o podwyższonym stopniu zagrożenia pożarowego. Budowano je także w Polsce. Zachowany egzemplarz został zbudowany dla Schlesisch Textilewerke Methner & Frahne AG. W okresie powojennym był eksploatowany przez Zakłady Lniarskie w Żyrardowie, gdzie zakończył pracę wyrejestrowany z ewidencji Dozoru Technicznego 26.11.1974 r.

24. Lokomotywa parowa TKp 4147

- Producent: Société Anonyme des Ateliers de Construction de la Meuse, Sclessin
- Numer fabryczny i rok produkcji: 4147/1942
- Prędkość maksymalna: 40 km/h
- Masa w stanie służbowym: 46 000 kg
- Długość ze zderzakami: 10 250 mm

Wybudowany w belgijskiej wytwórni pod niemieckim zarządem okupacyjnym parowóz beztendrowy z kotłem na parę nasyconą jest przedstawicielem serii przeznaczonej do prac manewrowych w zakładach przemysłowych. Konstrukcja jego wywodzi się z produkowanego przez fabryki belgijskie w latach 1904-27 dla kolei państwowych typu 23 (późniejszego 53). Lokomotywa, zachowana jako jedna z dwóch eksploatowanych w Polsce, ze względu na rodowód i cechy budowy jest bardzo cennym egzemplarzem. Zbudowano ją na zamówienie koncernu przemysłowego Gr flich Schaffgotsch'sche Werke GmbH, dla kopalni węgla „Gr fin Johanna” w Bobrku (Bytom), która w 1945 r. jako kopalnia „Bobrek” weszła w skład Rudzkiego Zjednoczenia Przemysłu Węglowego, a następnie (od 1.04.1957 r.) Bytomskiego ZPW. Parowóz ten nabyty w celu obsługi bocznic nowego szybu „Berve” („Barbara”), przyłączonego do macierzystej kopalni po 1939 r., przepracował w pracy manewrowej blisko 40 lat – do końca 1981 r.

25. Lokomotywa parowa Tr6-39

- Producent: Linke Hofmann Lauchhammer AG, Breslau
- Numer fabryczny i rok produkcji: 2616/1923
- Prędkość maksymalna: 65 km/h
- Masa w stanie służbowym parowozu wraz z tendrem: 129 100 kg
- Długość ze zderzakami: 16 975 mm

Parowóz pruskiego pochodzenia, znany jako G8² (oznaczenie serii DRG 5620-29), budowany w latach 1919-26 przez firmy: Henschel & Sohn (Cassel), A. Jung (Jungenthal), Linke Hofmann (Breslau), F. Krupp (Essen) i AEG (Berlin). Wyposażony w silnik dwucylindrowy swym wyglądem przypominał typ G8³ z silnikiem bliźniaczym trzycylindrowym (występujący na PKP jako seria Tr3). Obie konstrukcje były blisko spokrewnione z pruskim parowozem G12 (znanym również na PKP pod oznaczeniem serii Ty1), stanowiąc wariant lokomotywy wyposażonej w cztery zestawy kołowe napędne i ze skróconym o jedno dzwono walczakiem kotła. Po 1945 r. PKP przejęło 52 egzemplarze, które opatrzone mianem serii Tr6. Zostały one zgrupowane w DOKP Wrocław, gdzie pełniły służbę do początku lat 70. w parowozowniach: Kamieniec Ząbkowicki, Miłkowice, Jelenia Góra, Węglińiec i Kłodzko. Lokomotywa muzealna Tr6-39 (oznaczenie DRG 56 2795) zakończyła pracę w Węglińcu, skreślona z inwentarza PKP 19.01.1972 r.

26. Lokomotywa parowa TKz 211

- Producent: Borsig Lokomotiv-Werke GmbH, Berlin-Hennigsdorf
- Numer fabryczny i rok produkcji: 14714/1938
- Prędkość maksymalna: 50 km/h
- Masa w stanie służbowym: 135 300 kg

- Długość ze zderzakami: 15 425 mm

Ciężki parowóz przemysłowy „tendrzak” o nacisku osi napędnych 20,4 t, przystosowany do pracy liniowej polegającej na prowadzeniu pociągów towarowych. Jako kolejna dziewiąta i ostatnia lokomotywa zbudowany został dla prywatnej kolei piaskowej Sandbahngesellschaft der Gräflich von Ballestem'schen und A. Borsig'schen Steinkohlenwerke (koleje piaskowe, których działalność datuje się od 1905 r., były wyspecjalizowanym środkiem transportu służącym do przewozu materiału podsadzkowego, wykorzystywanego do wypełniania podziemnych wyrobisk w kopalniach węgla kamiennego). Rozpoczął służbę w należącej do przedsiębiorstwa parowozowni Pyskowice pod numerem ruchowym „9”. Konstrukcyjnie odpowiadał wcześniej dostarczonym tutaj maszynom, oznaczonym numerami „6”, „7” i „8”. Lokomotywy pod względem siły pociągowej, wydajności kotła oraz zapasów węgla i wody zostały zaprojektowane z myślą o dostosowaniu do lokalnych warunków pracy. Ponadto przewidziano normalizację armatury i niektórych części z parowozami DRG. Oryginalnie wyposażono je w oświetlenie elektryczne, prędkościomierze i sprzęgi samoczynne Janney-Henricot. Lokomotywy obsługiwały poruszające się wahadłowo pociągi z piaskiem o masie brutto 1700 t, złożone z wagonów samowyładowczych, pomiędzy Polem III a punktami wyładunkowymi obsługującymi kopalnie: „Walenty-Wawel”, „Castellengo”, „Hedwigswunsch” i „Ludwigsglück”. Po wojnie nastąpiło upaństwowienie piaskowni Pyskowice, a następnie włączenie jej w strukturę specjalnie powołanego (w 1950 r.) Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego, które między innymi przejęło eksploatację taboru kolejowego. Według wprowadzonych nowych oznaczeń dawna lokomotywa nr „9” otrzymała znak serii TKz i numer inwentarzowy 211. Ze względu na eksploatację złóż piasku odległych od miejsc rozładunku parowozy TKz, posiadające ograniczone zapasy paliwa i wody musiały ustąpić ze służby liniowej. Maszyna TKz 211 z dniem 26.05.1971 została przekazana do kopalni węgla „Sośnica” w Gliwicach, gdzie służyła w pracy manewrowej do końca 1973 r.

27. Lokomotywa parowa TK1100-16

- Producent: Borsig Lokomotiv-Werke GmbH, Berlin-Hennigsdorf
- Numer fabryczny i rok produkcji: 14528/1934
- Prędkość maksymalna: 65 km/h
- Masa w stanie służbowym: 57 700 kg
- Długość ze zderzakami: 10 250 mm

Parowóz beztendrowy zbudowany na potrzeby kolei lokalnej Sławno – Polanów (Schlawer Kreisbahn), oznaczony pierwotnie numerem „1”. Sylwetką był zbliżony do serii 64 budowanej dla niemieckich kolei państwowych (DRG). Po wcieleniu Schlawer Kreibahn do spółki Pommersche Landesbahnen otrzymał oznaczenie 61 H 3513, pod którym został 15.12.1945 r. przejęty przez PKP. Zaliczony do serii TKi100 z numerem inwentarzowym 16 (niezgodnie z układem osi 1'C1', dla którego powinien być sklasyfikowany jako TK1100). Wraz z pozostałymi parowozami TKi100 znalazł się w dyspozycji DOKP Lublin. Wśród nich użytkowano maszynę identycznej konstrukcji TKi100-10 (ex Schlawer Kreisbahn „2”), którą około 1951 r. przemianowano na TK1100-10. Lokomotywa TKi100-16 zakończyła służbę w parowozowni Skarżysko-Kamienna, wykonując ostatni przebieg w listopadzie 1970 r. Skreślona z inwentarza PKP z dniem 27.02.1971 r. została wyremontowana przez załogę lokomotywowni Sędziszów i przekazana do zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

28. Lokomotywa parowa TKi3-119

- Producent: Union Giesserei, Königsberg
- Numer fabryczny i rok produkcji: 2049/1913
- Prędkość maksymalna: 65 km/h
- Masa w stanie służbowym: 59 900 kg
- Długość ze zderzakami: 10 700 mm

Parowóz towarowy „tendrzak” z kotłem na parę nasyconą, konstrukcji pruskiej, budowany był w latach 1901-14 jako typ 3/4G.T.L.dr.kr., późniejszy T9³. Koleje prusko-heskie zakupiły 2052 egzemplarze tych lokomotyw, na tyle uniwersalnych, że cechy konstrukcji umożliwiły wykorzystanie ich również w obsłudze pociągów pasażerskich. W okresie międzywojennym w PKP użytkowano 310 parowozów, które otrzymały miano serii TKi3 (DOKP: Poznań, Gdańsk, Warszawa, Katowice i Wilno) oraz 10 należało do Rady Portu Wolnego Miasta Gdańska. Po 1945 r. na inwentarz PKP wpisano 236 parowozów TKi3, aczkolwiek część z nich w stanie nienadającym się do odbudowy nie została uruchomiona. Dość liczna, ale niestety przestarzała seria parowozów na parę nasyconą, nie odegrała większej roli. Eksploatowana na obszarze

większości dyrekcji okręgowych (z wyjątkiem DOKP Olsztyn) zasadniczo na manewrach i w obsłudze pociągów gospodarczych – podlegała sukcesywnej redukcji. Ostatnie lokomotywy serii TKi3 zakończyły pracę w końcu lat 60. Wiele egzemplarzy skreślonych z inwentarza, które znalazły nabywców spoza PKP, wykonując manewry na bocznicach zakładów przemysłowych, przetrwało dekadę dłużej. Prezentowany na Stacji Muzeum parowóz TKi3-119 (poprzednie oznaczenie DRG 91 1686) rozpoczął służbę w PKP w 1945 r., w parowozowni Poznań; zakończył ją w Lesznie – skreślony z inwentarza w 1957 r. Po przeprowadzonej naprawie głównej pracował w Hucie Warszawa do stycznia 1972 r.

29. Lokomotywa parowa TKc100

- Producent: Henschel & Sohn, Cassel/A. Borsig, Berlin-Tegel
- Numer fabryczny i rok produkcji: 3838/1893 (1927)
- Prędkość maksymalna: 75 km/h
- Masa w stanie służbowym: 51 900 kg
- Długość ze zderzakami: 10 130 mm

Parowóz „tendrzak” należący do Słupskich Kolei Powiatowych (Stolper Kreisbahnen A.G.), powstał w 1927 r. w wyniku zamówionej przez właściciela w zakładach A. Borsig przebudowy pruskiej lokomotywy bez-tendrowej typu T41. W ramach modernizacji otrzymał nowy kocioł na parę przegrzaną (nr 01648), nowe cylindry silnika (z suwakami tłokowymi), mechanizm parorozdzielczy (Walschaerta/Heusingera) i ruchodawczy oraz nową budkę maszynisty. Pierwotnie występował pod oznaczeniem „31H”. Po włączeniu StKB w strukturę Pommersche Landesbahnen w 1940 r. otrzymał miano 11 H 2316. Przejęty przez PKP 15.12.1945 r. w DOKP Szczecin, został skierowany do naprawy głównej, po czym rozpoczął służbę jako TKb100-10. W bliżej nieokreślonym czasie seria parowozu uległa zmianie na TKc100. W 1953 r. skreślono go z inwentarza PKP i nieodpłatnie odstąpiono do pracy manewrowej na bocznicę należącej do Wojewódzkiego Związku Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” w Łodzi. Wycofany z ruchu w sierpniu 1979 r., przeszedł renowację w lokomotywowni Łódź Kaliska i w 1980 r. został przekazany do zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

30. Lokomotywa parowa Oi1-29

- Producent: Berliner Maschinenbau AG, vormals L. Schwartzkopff (BMAG)
- Numer fabryczny i rok produkcji: 3450/1905
- Prędkość maksymalna: 75 km/h
- Masa w stanie służbowym parowozu wraz z tendrem: 100 100 kg
- Długość ze zderzakami: 17 958 mm

Prototyp tej pruskiej lokomotywy na parę przegrzaną powstał według pomysłu inżyniera Roberta Garbe’a w 1901 r. Celem projektu było uzyskanie pojazdu trakcyjnego o cechach uniwersalnych, przydatnych przy obsłudze ruchu pasażerskiego, towarowego oraz lekkiego pospiesznego. Produkcja seryjna została podjęta w latach 1903-1909 przez firmy: Hohenzollern (Düsseldorf), Berliner Maschinenbau AG, MBA Karlsruhe, Humboldt (Cöln), Hanomag (Hannover), Henschel & Sohn (Cassel) i Linke-Hofmann (Breslau). Ogółem zbudowano 272 egzemplarze dla Pruskich Kolei Państwowych oraz 3 na użytek kolei wojskowych. Otrzymały one oznaczenie typu 3/4H.P.u.G.L.dr.kr, a od 1905 r. – P6. Mimo oczekiwań własności ruchowe nie były zadowalające, zarówno w zakresie siły pociągowej, jak i spokojności biegu przy wyższych prędkościach. W okresie międzywojennym PKP dysponowały 44 egzemplarzami tych lokomotyw, oznaczonych jako Oi1, użytkowanymi w dyrekcjach Wilno i Radom. Po roku 1945 na inwentarz PKP zaliczono 30 parowozów Oi1, z których wszystkie czynne jednostki początkowo zgrupowano w DOKP Gdańsk, a od 1.07.1955 r. przydzielono je także do DOKP Szczecin. Przejściowo w latach 1964-1966 pięć maszyn tej serii znalazło się na terytorium DOKP Warszawa (parowozownia Ełk). Ostatnie lokomotywy Oi1 przetrwały w DOKP Gdańsk – najdłużej utrzymującą się „pod parą” była Oi1-6, skreślona z inwentarza PKP 3.03.1972 r. w lokomotywowni Gdynia. Egzemplarz muzealny Oi1-26 pracował w PKP w okresie międzywojennym jako Oi1-7. Przejęty przez koleje niemieckie od 1941 r. otrzymał oznaczenie DRG 37 171. Po wojnie służbę rozpoczął w parowozowni Bydgoszcz Główna, zakończył ją w Szczecinie Porcie – ostatni przebieg wykonał w lutym 1965 r. Skreślony z inwentarza 28.07.1968 r.

31. Lokomotywa parowa OKo1-3

- Producent: Vulcan-Werke, Stettin
- Numer fabryczny i rok produkcji: 3610/1920

- Prędkość maksymalna: 100 km/h
- Masa w stanie służbowym: 105 000 kg
- Długość ze zderzakami: 14 800 mm

Beztendrowy parowóz pruskiego pochodzenia typu T18 według koncepcji inż. Roberta Garbe'a, dedykowany do obsługi pociągów pasażerskich (także pospiesznych), poruszających się wahadłowo na odcińkach, których punkty końcowe nie zapewniały możliwości obrotu lokomotyw kominem w kierunku jazdy. Projekt przewidywał wykorzystanie optymalnych rozwiązań konstrukcyjnych, m.in. kotła na parę przegrzaną stosowanego w typie P8 (znanym w PKP jako Ok1). Produkcję w latach 1912-1927 (dla kolei pruskich, wirtemburskich, Saary, Alzacji-Lotaryngii i na eksport) zrealizowały głównie zakłady Vulcan w Szczecinie, od 1922 r. także Henschel & Sohn w Cassel (Kassel) oraz w 1924 r. Société Franco-Belge, La Croy re (3 maszyny). W 1925 r. koleje niemieckie przejęły 459 egzemplarzy tego typu, oznaczonych jako seria 780-5. W latach 1945/46 do inwentarza PKP wpisano 29 lokomotyw, dla których została przewidziana seria OKo1. Wszystkie zdolne do ruchu przydzielono do DOKP Poznań, gdzie były użytkowane przez parowozownię: Poznań Osobowa, Leszno, Gniezno, Głogów, Zbąszynek, Zielona Góra i Jarocin. Eksploatację serii zakończono w 1975 r. wycofaniem z ruchu ostatnich egzemplarzy w Zielonej Górze. Lokomotywa OKo1-3 (oznaczenie DRG 78 189) zinwentaryzowana w 1945 r. w DOKP Szczecin, po naprawie rozpoczęła służbę w parowozowni Leszno, zakończyła ją w Jarocinie. Ostatni przebieg wykonała we wrześniu 1972 r., a następnie z dniem 29.09.1972 r. została skreślona z inwentarza.

32. Lokomotywa parowa OKi1-28

- Producent: A. Borsig, Berlin-Tegel
- Numer fabryczny i rok produkcji: 5424/1904
- Prędkość maksymalna: 80 km/h
- Masa w stanie służbowym: 62 600 kg
- Długość ze zderzakami: 11 190 mm

Ze względu na znaczną ilość pracy przy obsłudze pociągów osobowych wykonywaną „tendrzakami” towarowymi 3/4 G.T.L. dr.kr. (T9³), których prędkość maksymalna była ograniczona do 60 km/h, koleje pruskie zdecydowały się na zakup przeznaczonego do ruchu podmiejskiego nowego parowozu beztendrowego z kotłem na parę nasyconą. Konstrukcję opracowała firma Union Giesserei w Królewcu. Była to adaptacja T9³, polegająca na zastosowaniu zestawów kołowych o większej średnicy, powiększeniu pola powierzchni rusztu i ogrzewalnej kotła oraz średnicy cylindrów silnika. Seryjną produkcję nowego typu 3/4 P.T.L. dr.kr., późniejszego T11, w latach 1903-1910 podjęły firmy: Union Giesserei (Königsberg), Vulcan (Stettin), A. Borsig (Berlin-Tegel) i Hohenzollern (Düsseldorf). Koleje niemieckie przejęły 358 egzemplarzy, klasyfikując je jako serię 740-3. W okresie międzywojennym PKP użytkowały 52 parowozy oznaczone jako OKi1 (najwięcej w dyrekcjach Katowice i Toruń), a 4 przydzielono do Rady Portu Wolnego Miasta Gdańska. W latach 1945-46 PKP do serii OKi1 zakwalifikowały 52 parowozy, z czego jeden na parę przegrzaną przecechowano na OKi2. Wszystkie czynne egzemplarze zgrupowano w DOKP Gdańsk. Przejściowo (od końca 1954 r.) seria ta występowała również na obszarze DOKP Poznań (do sierpnia 1959) oraz DOKP Łódź (OKi1-14 i 22 w 1955 r.). Lokomotywy na parę nasyconą, traktowane jako przestarzałe, od początku lat 50. były stopniowo wycofywane z ruchu. Część z nich odstąpiono różnym odbiorcom z przemysłu. Ostatnie cztery parowozy serii OKi1 skreślono z inwentarza PKP w 1966 r. w DOKP Gdańsk, w lokomotywowniach Hława i Zajączkowo Tczewskie. Wśród nich znalazł się muzealny OKi1-28 (przedwojenne oznaczenie PKP OKi1-14, DRG 74 104 II), którego znany przebieg służby zaczyna się w styczniu 1948 r. w Malborku, a kończy skreśleniem z inwentarza PKP 19.12.1966 r. w Zajączkowie Tczewskim.

33. Lokomotywa parowa OKa1-1

- Producent: Friedrich Krupp AG, Lokomotivfabrik Essen
- Numer fabryczny i rok produkcji: 1197/1931
- Prędkość maksymalna: 75 km/h
- Masa w stanie służbowym: 37 200 kg
- Długość ze zderzakami: 9425 mm

W latach 1928-34 koleje łotewskie zakupiły w fabrykach niemieckich oraz zmontowały przy ich udziale we własnych warsztatach łącznie 20 szerokotorowych (1524 mm) parowozów tendrzaków serii Tk. Cechą charakterystyczną konstrukcji była pojedyncza oś napędna. Rozwiązanie tego typu, służące obsłudze pociągów pasażerskich złożonych z 2-3 wagonów na liniach o lekkim profilu, było alternatywą dla

wagonów motorowych. Projekt przewidywał możliwość zamiany zestawów kołowych na dostosowane do prześwitu 1435 mm. W produkcję zaangażowano firmy: Hohenzollern AG für Lokomotivbau, Düsseldorf (Tk231-233 w 1928 r.), Friedrich Krupp AG, Lokomotivfabrik Essen (Tk234-236 w 1931 r.), Henschel & Sohn, Kassel (Tk237-239 w 1931 r.) oraz warsztaty w Dźwińsku/Daugavpils (Tk240-242 w 1933 r., Tk246-248 w 1934 r.) i Lipawie/Liepaja (Tk243-245 w 1933 r., Tk249, 250 w 1934 r.). Na obszarze PKP w 1945 r. zostały zidentyfikowane dwa łotewskie parowozy serii Tk, które wpisano do inwentarza: Tk235 (DOKP Katowice) i Tk242 (DOKP Łódź). Pierwszy z nich otrzymał miano OKa1-1, drugi pozostał pod częściowo zmodyfikowanym dawnym oznaczeniem TKa242. Pełniły podobną służbę. Lokomotywa TKa242 przydzielona do parowozowni w Kutnie obsługiwała pociąg służbowy poruszający się pomiędzy Kutnem Osobową a Kutnem-Azorami. W 1955 r. została wycofana z ruchu z powodu pęknięcia ramion zestawu kołowego napędowego i dwa lata później skreślona z inwentarza. Lokomotywa OKa1-1 prócz krótkiego pobytu w parowozowni Fosowskie (28.05.1950-1.01.1951), należała do parowozowni w Łazach. Zadaniem jej była obsługa pociągu służbowego w obrębie stacji pomiędzy I a V posterunkiem. Pracę tę wykonywała do grudnia 1968 r. Skreślona z inwentarza PKP 22.03.1969 r. trafiła do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

34. Lokomotywa parowa TKb3-129

- Producent: Hohenzollern AG für Locomotivbau, Düsseldorf
- Numer fabryczny i rok produkcji: 129/1880
- Prędkość maksymalna: 30 km/h
- Masa w stanie służbowym: 17 000 kg
- Długość ze zderzakami: 6300 mm

W 1875 r. firma Hohenzollern uruchomiła produkcję lekkiego dwuosowego parowozu „tendraka”, przeznaczonego do pracy manewrowej na bocznicach zakładów przemysłowych. Idealna do tej roli prosta konstrukcja z kotłem na parę nasyconą, o nacisku osiowym zaledwie 8,5 t, z możliwością wpisywania się w łuki o promieniu $r = 50$ m i mocy 73,5 kW (100 KM) była lansowana przez producenta w latach 1875-1912 i powstała w liczbie ponad 120 egzemplarzy. Lokomotywę z numerem fabrycznym 129, według danych firmowych, zbudowano w 1880 r. na zamówienie pruskiego przemysłowca belgijskiego pochodzenia Williama Suermondta (udziałowca w spółce Hohenzollern), dla cukrowni Amsee (Janikowo k. Inowrocławia) lub dla fabryki sody (Chemische Fabrik Robert Suermondts&Co, Montwy), którą założył wspólnie z bratem. W 1926 r. podczas remontu głównego lokomotywa otrzymała nowy kocioł (nr fabryczny 068), zbudowany przez Warszawską Spółkę Akcyjną Budowy Parowozów. Pracę zakończyła w Cukrowni Janikowo, wycofana z ruchu przed terminem kolejnej naprawy głównej, przypadającym 30.08.1970 r. Skreślona z ewidencji Dozoru Technicznego 21.08.1970 r. znalazła się w zbiorach Muzeum Kolejnictwa. Jest to najstarszy parowóz w zbiorach Stacji Muzeum i jednocześnie najstarszy fizycznie istniejący egzemplarz parowozu wyprodukowanego przez firmę Hohenzollern.

35. Lokomotywa parowa wąskotorowa „Rys” 1541 (własność PSMK)

- Producent: Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce, Spółka Akcyjna Chrzanów (Fablok)
- Numer fabryczny i rok produkcji: 1541/1946
- Prędkość maksymalna: 20 km/h
- Masa w stanie służbowym: 11 000 kg
- Długość ze zderzakami: 5540 mm

W okresie wojny chrzanowski Fablok, funkcjonując pod zarządem niemieckim „pod opieką” zakładów Henschel & Sohn w Kassel, przyjął do wykonania część ich programu produkcyjnego w postaci 100 lokomotyw wąskotorowych dla toru o prześwicie 600 mm, określonych mianem „Riesa”. Parowozy wyposażone w kocioł na parę nasyconą, silnik o średnicy cylindra 245 mm i skoku tłoka 300 mm dysponowały mocą 70 KM (51,5 kW) i mogły pokonywać krzywizny torów o promieniu $r = 18$ m. Ze względu na duże zapotrzebowanie na podobny typ parowozu dla przemysłu po wojnie Fablok wznowił jego produkcję w 1946 r., nadając nowej serii miano „Rys”. W latach 1946-51 zbudowano 166 egzemplarzy, przystosowanych dla różnych prześwitów toru: 600, 750, 760 i 785 mm (wśród nich znalazły się 4 zakupione przez PKP). Ponadto wykonano 18 parowozów na eksport dla Rumunii (tor 600 mm), 12 z doczepnym tendrem dla Jugosławii (tor 760 mm) oraz 10 z zewnętrzną ostoją jako typ „Pernik 1” dla Bułgarii (tor 500 mm). Spośród lokomotyw eksploatowanych w Polsce nieliczne przetrwały do początku lat 80. Jednym z nich był „Rys”, który pracował w cukrowni Leśmierz z numerem zakładowym „4”, wyrejestrowany z Dozoru

Technicznego 2.02.1988 r. Przekazany Polskiemu Stowarzyszeniu Miłośników Kolei, po przeprowadzonej renowacji w Piasecznie, 19.10.1994 r. został udostępniony Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

WAGONY

1. Wagon salonowy PKP nr 01, budowy polskiej typu 26W

- Producent: H. Cegielski, Poznań
- Rok produkcji: 1939/1946
- Długość ze zderzakami: 23 452 mm
- Liczba miejsc do spania: 5 + 1
- Masa własna: 57 000 kg
- Prędkość maksymalna: 120 km/h

W roku 1939 zakłady H. Cegielski S.A. w Poznaniu realizowały umowę na dostawę 6 wagonów dla Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych i Wielkich Ekspresów Europejskich (CIWL). Niestety, wybuch II wojny światowej przerwał dostawę tych wagonów i we wrześniu 1939 roku dwa ostatnie z ww. wagonów pozostały niewykończone na terenie zakładów HCP. Były to wagony CIWL o numerach 4223 i 4224. Po zajęciu zakładów HCP przez Niemców, podjęto decyzję o przebudowie obu wspomnianych wagonów na reprezentacyjne wagony salonowe dla nazistowskich dygnitarzy: A. Greisera i R. Leya, jednak aż do wyzwolenia Poznania w lutym 1945 roku, przebudowa tych wagonów również nie została ukończona i władze polskie przejęły je na terenie zakładów HCP. Prezentowany wagon jest właśnie jednym z tych dwóch wagonów (ex WR 4223), który po usunięciu nazistowskich symboli oraz adaptacji i zmianie wystroju wnętrza, przekazany został do eksploatacji w PKP jeszcze w roku 1946. Wagon ten otrzymał polskie oznaczenie typu 26W i jako reprezentacyjny wagon salonowy PKP, oznaczony został numerem 01. W latach 1947-52 wagon ten był wagonem ówczesnego Prezydenta RP – Bolesława Bieruta, a następnie pozostawał w dyspozycji URM. Podróżowali nim ówcześni dygnitarze PRL, m.in. Władysław Gomułka i Józef Cyrankiewicz, a także zagraniczni politycy odwiedzający Polskę. W roku 1956 doszło do nieprzyjemnego incydentu międzynarodowego z udziałem tego wagonu, kiedy Maurice Thorez (ówczesny sekretarz generalny Francuskiej Partii Komunistycznej) wrócił nim do Paryża, gdzie wagon zatrzymano, twierdząc, jakoby był to wagon należący do CIWL, który podczas wojny został przez Niemców sprowadzony na teren Polski, a następnie bezprawnie przejęty przez PKP. Ostatecznie jednak nieporozumienie wyjaśniono, a wagon szczęśliwie powrócił do Warszawy. W wagonie zachowane jest oryginalne wyposażenie wnętrza z lat 40. i 50. XX w. W salonie można się przejrzeć w kryształowym lustrze i usiąść na skórzanych fotelach przy wielkim stole konferencyjnym. Ściany wyłożone są drewnianą boazerią z intarsjowanymi widokami polskich miast. Obok salonu znajduje się gabinet prezydenta z indywidualną toaletą i natryskiem. Oprócz tego w wagonie znajduje się jeszcze mniejszy gabinet z dostępem do natrysku i łazienki oraz 3 jednoosobowe przedziały gościnne dla osób towarzyszących, wyposażone w umywalki z lustrem. Wszystkie przedziały wyposażone są w mahoniowe meble i wygodne kanapy pokryte pluszem. Na końcu wagonu znajdują się: przedział dla obsługi, ogólnodostępna toaleta, przedział ogrzewczy, a także dobrze wyposażona kuchnia z piecem węglowym. Wagon eksploatowany był jako salonowy do końca lat 70. XX wieku, a następnie po przekwalifikowaniu na wagon techniczno-gospodarczy w roku 1981, trafił do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

2. Pociąg pancerny

a) Lokomotywa spalinowa

Zbudowana w Niemczech w 1942 r. dla Wehrmachtu w Fabryce Berliner Maschinenbau A.G. (dawny L. Schwartzkopff). Lokomotywa była najcięższym pojazdem użytym w czasie II wojny światowej przez hitlerowskie Niemcy. Jednostka skierowana została na front wschodni. W sumie wyprodukowano jedynie 3 sztuki takich lokomotyw. Pociąg został zdobyty latem 1944 r. na południowym wschodzie Polski. Po zakończeniu II wojny światowej pociąg ten stacjonował w Przemyślu w jednostce Wojska Polskiego, w 1947 r. brał udział w akcji „Wisła”. Naprawiany własnymi siłami i użytkowany przez Wojsko Polskie do końca lat 60. XX wieku. W 1974 został przekazany do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

- Podwozie: 12-osiove (4 osie napędowe)
- Uzbrojenie: 2 armaty 76 mm
- Długość: 22,5 m
- Szerokość: 3,20 m

- Moc: 405 kW (550 KM)
- Silnik: MAN wysokoprężny z przekładnią hydrauliczną systemu Voitha
- Ciężar: 200 ton
- Grubość pancerza: 80 mm

b) Wagon artyleryjski

Pochodzenia sowieckiego, przebudowany przez Niemców w połowie II wojny światowej. Wyposażony w typowe dla niemieckich pociągów pancernych BP42/BP44 wieże obrotowe. Latem 1944 roku zdobyty przez Armię Czerwoną. Używany był prawdopodobnie w składach improwizowanych pociągów pancernych WP działających w Bieszczadach w latach 1945-1947. W roku 1974 został oddany do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, gdzie jest eksponowany wraz z pancerną jednostką trakcyjną PzTrWg 16, jako improwizowany pociąg pancerny, na wystawie taboru kolejowego. Jedyne zachowane w Polsce wagon artyleryjski pociągu pancernego.

- Podwozie: 4-osiowe (wózki typu Diamond)
- Ciężar: 60 ton
- Długość: 12,5 m
- Grubość pancerza: 50-80 mm
- Uzbrojenie: 2 haubice 100 mm (obecnie atrapy) umieszczone w 2 wieżach obrotowych, 2 przeciwlotnicze karabiny maszynowe 7,92 mm oraz 4 karabiny maszynowe 7,92 MG34

3. Wagon motorowy SN52-38

- Producent: Ganz, Budapeszt
- Rok budowy: 1954
- Prędkość maksymalna: 95 km/h
- Masa w stanie służbowym (z obciążeniem): 55 300 kg
- Długość ze zderzakami: 25 480 mm

W 1954 r. węgierska firma Ganz z Budapesztu dostarczyła na zamówienie PKP 50 wagonów motorowych, które oznaczono serią MSCmix i numerami 090 100-090 149 oraz 50 wagonów doczepnych. Wagony motorowe posiadały 8-cylindrowy silnik wysokoprężny Ganz-Jendrassik VIII Jat 170/240 z pięciobiegową sterowaną pneumatycznie przekładnią mechaniczną i chłodzeniem wodnym. We wnętrzu pudła oprócz przedziału maszynowego przewidziano dwa przedziały pasażerskie (mały i duży) o ogólnej liczbie 64 miejsc siedzących oraz przedział bagażowy. Na końcach pudła znajdowały się kabiny sterownicze. Pierwotnie ściany czołowe były zaopatrzone w drzwi przejściowe i mostki ochronne, umożliwiające przejście do wagonów doczepnych. Od 1956 r. (po likwidacji III klasy) wagony otrzymały zmienioną serię na MSBmix, a od 1960 r. przydzielono im serię SN52 i zakres numerów inwentarzowych 01-48 (dwa wagony w międzyczasie skreślono z inwentarza). Początkowo tabor ten wykonywał pracę w obrębie dyrekcji Gdańsk, Warszawa i Kraków. Od 1972 r. pracował na obszarze DOKP Gdańsk. Po kilkunastu latach zakończono jego eksploatację. Ostatnim czynnym wagonem motorowym tego typu był SN52-38, który wycofano z ruchu w czerwcu 1986 r. w lokomotywni Laskowice Pomorskie. Po skreśleniu z inwentarza 30.06.1986 r. zachowano go jako eksponat muzealny.

4. Lemieszowo-wirnikowy pług odśnieżny budowy polskiej, typu 414S

- Producent: ZNTK Stargard
- Rok produkcji: 1980
- Długość ze zderzakami: 16 620 mm
- Masa w stanie służbowym: 64 000 kg
- Masa balastu: 16 000 kg
- Prędkość transportowa: 80 km/h
- Prędkość odśnieżania lemieszami – 10-50 km/h, wirnikiem – 0,4-10 km/h

Konstrukcja pługa odśnieżnego lemieszowo-wirnikowego typu 414S opracowana została w roku 1979 przez centralne Biuro Konstrukcyjne PKP w Poznaniu na zlecenie ówczesnej Dyrekcji Generalnej PKP. Prototyp wykonały ZNTK w Stargardzie Szczecińskim w roku 1980 i został on poddany badaniom eksploatacyjnym zimą 1980/81, a następnie – po udoskonaleniu części wirnikowej – zimą 1981/82. Usuwanie śniegu może odbywać się w zależności od potrzeb – stroną lemieszową (czoło „A”) lub stroną wirnikową (czoło „B”). Po stronie lemieszowej pług wyposażony jest w łamany lemiesz czołowy oraz dwa lemiesz

boczne. W zależności od ich ustawienia śnieg (o grubości warstwy do 1,5 m) może być usuwany na jedną lub obie strony toru. Przy maksymalnym rozstawieniu lemieszki bocznych szerokość odśnieżania wynosi 6160 mm. Czoło „B” wyposażone jest w urządzenie wirnikowe do usuwania śniegu o grubości do 3 m i odrzucania go na odległość 20-40 m, na dowolną stronę toru. Pług typu 414S wyposażony jest także w obrotnicę z napędem hydraulicznym, zabudowaną w środku podwozia, umożliwiającą zmianę czoła (lemieszki lub wirnik) na szlaku kolejowym, przez obrócenie pługa o 180 stopni. Lemieszowo-wirnikowy pług odśnieżny typu 414S jest pojazdem samodzielnym energetycznie (posiada zespół prądotwórczy), jednak nie posiada własnego napędu. Dlatego też do pchania pługa podczas jego pracy niezbędna jest lokomotywa o mocy co najmniej 1250 kW (1700 KM). Prezentowany pług 414S jest jednym z dwóch zbudowanych pojazdów tego typu. Przydzielony był początkowo do Lokomotywowni Tłuszcz na terenie dawnej Centralnej DOKP, a następnie stacjonował w Siedlcach. Został ostatecznie wycofany z eksploatacji w roku 2010 i trafił do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

5. Dwuosioowy wagon pasażerski przechodni, niemieckiej budowy ujednoliconej

- Producent: nieznany (Niemcy)
- Rok produkcji: ok. 1930
- Oznaczenie typu (DRG): BCi-29
- Długość ze zderzakami: 13 920 mm
- Liczba miejsc (kl.1/2): 16/34
- Masa własna: ~20 000 kg
- Prędkość maksymalna: 80 km/h

W połowie lat 20. ubiegłego wieku, powołane do życia w roku 1920 koleje niemieckie Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG), podjęły decyzję o zamawianiu znormalizowanego taboru wagonowego, tzn. budowanego na podstawie ujednoliconej dokumentacji technicznej, przy równoczesnym zachowaniu zasady pełnej wymienności części i podzespołów, a co szczególnie ważne – z zachowaniem określonych tolerancji wymiarowych. Zasada ta dotyczyła stosowania w nowych konstrukcjach nie tylko ujednoliconych części i podzespołów, np. układu biegowego, hamulcowego i ciągnowo-zderznego, ale także np. stosowania wyłącznie znormalizowanych profili walcowanych, czy też elementów wyposażenia zewnętrznego i wewnętrznego. Powstało w ten sposób wiele nowych typów wagonów zarówno osobowych, jak i towarowych, o konstrukcji ujednoliconej, określanych w Niemczech mianem tzw. budowy wymiennej (niem. Austauschbau). Niemieckie wagony osobowe „budowy wymiennej”, których dostawy dla DRG rozpoczęto w roku 1927, były wagonami o całkowicie stalowej, nitowanej konstrukcji nadwozia i podwozia. Prezentowany wagon, jest typowym przedstawicielem wspomnianej wyżej generacji wagonów, zbudowanym już zgodnie z zachowaniem zasady pełnej wymienności części. Niestety dokładny rok budowy tego wagonu ani jego producent nie są znane. Wiadomo natomiast, że został on wyprodukowany jako jeden z 500 wagonów pasażerskich niemieckiego typu BCi-29, ówczesnej klasy 2/3, dostarczonych dla kolei DRG w latach 1929-30, aż przez 5 różnych wytwórni niemieckich. Wagon ten został przejęty przez PKP po roku 1945 i aż do roku 1956 – jako wagon klasy 2/3 – nosił oznaczenie serii BCi. W roku 1956 w związku z wprowadzoną przez większość europejskich zarządów kolejowych (w tym również przez PKP) tzw. reformą klas, wagon ten stał się wagonem klasy 1/2, bez dokonywania jakichkolwiek zmian w wyposażeniu wnętrza. W odróżnieniu od wielu innych wagonów tego typu, które zostały gruntownie zmodernizowane przez PKP na początku lat 70. XX wieku, wagon posiada zachowany oryginalny układ hamulcowy systemu Kunze/Knorr, z zaworem rozrządczym Kkp i urządzeniem przestawczym „Towarowy-Osobowy”. Aż do zakończenia służby na PKP w końcu lat 70. ubiegłego wieku był on eksploatowany głównie w ruchu lokalnym. W 1979 roku, w związku z obchodami jubileuszu 50-lecia stacji postojowej Szczęśliwice, został przekazany do Warszawy z DOKP Wrocław. W wagonie urządzona została Izba Pamięci i Tradycji Wagonowni Warszawa-Szczęśliwice. W 2012 roku został przekazany Muzeum Kolejnictwa.

6. Dwuosioowy wagon platforma budowy polskiej, typu 24Z

- Producent: ZNTK Wrocław
- Rok produkcji: 1979
- Długość ze zderzakami: 13 860 mm
- Granica obciążenia: 26,0 t
- Masa własna: 13 600 kg
- Prędkość maksymalna: 100 km/h

Od zakończenia II wojny światowej, aż do początku lat 60., jedynym producentem dwuosioowych wagonów platform dla PKP była Huta „Ostrowiec” (od roku 1952 – Huta im. M. Nowotki) w Ostrowcu Świętokrzyskim, która w latach 1950-62 wyprodukowała dla PKP ogółem niemal 16 000 dwuosioowych platform typów 2Z, 3Z, 4Z oraz 201Z. Zaprzestanie produkcji wagonów kolejowych w Ostrowcu Świętokrzyskim w roku 1963 i problem z ulokowaniem produkcji platform dwuosioowych w innych zakładach sprawiły, że mimo dalszego zapotrzebowania na tego rodzaju wagony ze strony PKP przez kolejne 16 lat, dwuosioowe wagony platformy nie były dla PKP budowane. Ostatecznie dopiero w końcu lat 70., produkcję dwuosioowych wagonów platform dla PKP podjęto, na niedużą skalę, w ZNTK Wrocław. Były to właśnie wagony prezentowanego tutaj typu 24Z. Konstrukcja wagonu 24Z opracowana została w roku 1977 przez Centralne Biuro Konstruktcyjne PKP w Poznaniu. Była to wówczas konstrukcja nowoczesna, spełniająca pod wieloma względami wymagania UIC. W stosunku do budowanych wcześniej platform 201Z wagony typu 24Z miały inną (zgodną ze standardami UIC) długość, zupełnie inną konstrukcję ostoi, podwyższoną granicę obciążenia (z 24 do 26 t) i wyposażone zostały w hamulec postojowy. Ściany wagonu, o wysokości 450 mm, mają konstrukcję całkowicie stalową i zostały wykonane jako odchylne. Wagon wyposażony jest w 12 kłonic bocznych obrotowych, a pierwotnie posiadał również 4 wyjmowane (wysokie) kłonic stalowe, które w trakcie eksploatacji były wymieniane na kłonic niskie lub zastępowane słupkami czołowymi, jak ma to miejsce w prezentowanym wagonie. Wagony platformy typu 24Z przeznaczone były zasadniczo do przewozu dłużycy oraz pojazdów. Ogółem zbudowano zaledwie 106 wagonów tego typu i wszystkie dostarczone zostały PKP w roku 1979. Ostatnie egzemplarze platform 24Z są jeszcze eksploatowane przez PKP Cargo.

7. Trzyosiowy wagon pasażerski nieprzechodni, budowy niemieckiej (pruskiej)

- Producent: Aktien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material, Görlitz (Niemcy)
- Rok produkcji: 1908
- Długość ze zderzakami: 12 200 mm
- Liczba miejsc: 50; pierwotnie: 26
- Masa własna: 19 900 kg
- Prędkość maksymalna: 80 km/h

Wagony pruskiego typu Ib11 budowane były dla kolei KPEV (później PStEV) już od roku 1903, a od roku 1920 – także dla kolei DRG. Ogółem w latach 1903-1922 różne niemieckie wytwórnie wagonów dostarczyły aż 10 300 wagonów tego typu. W latach 1918-22 koleje polskie przejęły bardzo dużą liczbę tych wagonów w wyniku repartycji taboru niemieckiego po I wojnie światowej. Były to wagony pasażerskie nieprzechodnie (tzn. bez urządzeń umożliwiających przejście z wagonu do wagonu), z bocznymi wejściami do poszczególnych przedziałów (tzw. boczniaki) dawnej klasy 4, która funkcjonowała na kolejach niemieckich do roku 1928, a na PKP aż do roku 1939. Pierwotnie wnętrze tych wagonów podzielone było na trzy obszerne przedziały pasażerskie, rozdzielone w środkowej części wagonu dwoma przedziałami ustępowymi, co sprawiało, że również wewnątrz nie było przejścia wzdłuż całego wagonu. Wyposażenie przedziałów pasażerskich było nader skromne i składało się zaledwie z 6 drewnianych ławek o nieprofilowanych siedziskach, a także z prostych półek bagażowych umieszczonych wzdłuż ścian bocznych. Nadwozia tych wagonów miały konstrukcję drewnianą, która z zewnątrz była pokryta blachą, natomiast od wewnątrz była oszalowana deskami. Charakterystycznymi cechami konstrukcji tych wagonów był tzw. świetlik dachowy, biegnący wzdłuż całego wagonu, oraz budka hamulcowa, umieszczona na jednej ze ścian czołowych i wystająca ponad dach świetlika. Zarówno koleje niemieckie, jak i PKP już na przełomie lat 20. i 30. ubiegłego wieku rozpoczęły dokonywanie szeregu zmian w konstrukcji i wyposażeniu tych wagonów. Przede wszystkim likwidowano zewnętrzne drzwi do przedziałów ustępowych, a często także jeden z ustępów, uzyskując w ten sposób wewnętrzne przejście wzdłuż całego wagonu. Zwiększano liczbę miejsc siedzących (do 50), montując dodatkowe ławki. Często wymieniano wyposażenie wnętrza, montując ławki profilowane, z listew drewnianych, typowe dla wagonów klasy 3, co wiązało się z przekwalifikowaniem wagonu na klasę 3. Także po roku 1945 PKP przejęły bardzo dużą liczbę wagonów tego typu, przebudowanych w różnym stopniu. W latach 50. rozpoczęto masową likwidację budek hamulcowych, a od początku lat 60., podczas napraw głównych, w wielu wagonach usunięto świetliki dachowe, wykonując całkowicie nowy dach. W roku 1956, niezależnie od rodzaju wyposażenia wnętrza, wszystkie wagony PKP tego typu stały się wagonami nowej klasy 2. W pierwszej połowie lat 60. PKP rozpoczęły przerabianie instalacji oświetlenia wagonów osobowych z gazowego na elektryczne, co dotyczyło także części wagonów omawianego typu. Prezentowany wagon jest więc w bardzo dużym stopniu zmieniony

w stosunku do stanu pierwotnego, a jego obecny wygląd oraz wyposażenie odpowiada stanowi z końca lat 60. XX wieku.

8. Dwuosiowy wagon pasażerski przechodni, niemieckiej budowy ujednocionej

- Producent: Gottfried Lindner AG, Ammendorf b. Halle (Niemcy)
- Rok produkcji: 1929
- Długość ze zderzakami: 13 920 mm
- Liczba miejsc (kl.1/2): 16/34
- Masa własna: 19 450 kg; pierwotnie: ~21 000 kg
- Prędkość maksymalna: 80 km/h

Polskie Koleje Państwowe przejęły po roku 1945 kilkadziesiąt wagonów pasażerskich niemieckiej budowy ujednocionej („wymiennej”), typu BCi-29. Wśród nich znalazł się także prezentowany tutaj wagon, który w początkowym okresie eksploatacji w PKP był wagonem służbowym oznaczonym serią S i numerem inwentarzowym 0154. W tym okresie wagon był przydzielony do DOKP w Warszawie. Około roku 1950 przywrócono mu jednak jego pierwotne przeznaczenie wagonu pasażerskiego klasy 2/3, nadając mu równocześnie nowy numer 014 138 i oznaczenie serii BCi. Po przeniesieniu do parku wagonów pasażerskich PKP wagon przydzielony został do DOKP we Wrocławiu, gdzie pozostał do końca swojej eksploatacji handlowej w PKP. W roku 1956, w związku z tzw. reformą klas i likwidacją dawnej klasy pierwszej, został niejako automatycznie przekwalifikowany na wagon klasy 1/2, a oznaczenie jego serii zmieniono odpowiednio na ABi. Od roku 1958 zaprzestano umieszczania cyfry „0” przed numerem inwentarzowym wagonów osobowych PKP i odtąd jego numer zmienił się na 14138. Kolejna, bardzo istotna zmiana w oznaczeniach tego wagonu nastąpiła jesienią roku 1968, kiedy zgodnie z ówczesnymi wymaganiami UIC rozpoczęto w PKP wprowadzanie nowej, ujednocionej w skali międzynarodowej, numeracji wagonów osobowych. Otrzymał on wówczas numer 50 51 34-20 051-6, natomiast oznaczenie serii nie uległo zmianie. Na początku lat 70. XX wieku PKP podjęły decyzję o dokonaniu gruntownej modernizacji, pozostających nadal w eksploatacji ponad 300 dwuosiowych wagonów pasażerskich przechodnich różnych typów, niemieckiej budowy ujednocionej, o konstrukcji stalowej nitowanej, wśród których znalazł się również prezentowany wagon. Modernizacja ta obejmowała niemal wszystkie grupy konstrukcyjne wagonu, oprócz układu biegowego, zawieszenia i układu ciągnię-zderznego. W ramach modernizacji wymieniono np. poszycie pudła w pasie podokiennym oraz pokrycie dachu, z nitowanego na spawane, zmieniono konstrukcję barier pomostów, zrekonstruowano całkowicie układ hamulcowy, zmieniono wywietrzniki dachowe, wymieniono całkowicie instalację oświetlenia elektrycznego, gruntownie przebudowano wnętrza i zainstalowano ogrzewanie elektryczne 500 V. Po dokonanej modernizacji wagon otrzymał nowy numer inwentarzowy 50 51 34-15 023-2. Po kolejnych kilku latach eksploatacji, ok. roku 1977, wagon ten – podobnie, jak wiele innych wagonów tego typu – przekwalifikowano na wagon klasy 2, a jego oznaczenia zmieniły się po raz kolejny. Otrzymał on wówczas numer 50 51 24-15 133-1 i oznaczenie serii Bi. Ostatnia naprawa okresowa wagonu wykonana została w ZNTK Nowy Sącz, 2 kwietnia 1984 roku, a jego ostatnią stacją macierzystą było Opole. W roku 1985, po wycofaniu z eksploatacji handlowej w PKP, został on przekazany przez DOKP Wrocław do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

9. Dwuosiowy wagon bagażowo-pocztowy, budowy niemieckiej (pruskiej)

- Producent: Beuchelt & Co., Grünberg i/Schl. (Niemcy)
- Rok produkcji: 1908
- Długość ze zderzakami: ~10 000 mm
- Masa własna: 14 900 kg
- Prędkość maksymalna: 80 km/h

Po II wojnie światowej Polskie Koleje Państwowe przejęły na terenie Ziemi Odzyskanych, szczególnie na terenie Dolnego Śląska i Pomorza Zachodniego, wiele lokalnych linii kolejowych, które do roku 1945 nie były własnością kolei DRB, lecz eksploatowane były przez spółki prywatne lub samorządy. Również tabor tych prywatnych kolei dojazdowych został w dużej części przejęty przez PKP. Prezentowany wagon bagażowo-pocztowy zbudowany został właśnie dla jednej z prywatnych kolei dojazdowych z terenu Dolnego Śląska i jest bardzo typowym przykładem tego rodzaju wagonów. Ostoja wagonu jest konstrukcji stalowej nitowanej, natomiast nadwozie jest drewniane, z zewnątrz obite blachą. Przedział pocztowy dostępny był jedynie dla pracowników poczty i oddzielony był ścianą (bez przejścia) od części bagażowej wagonu,

używanej przez PKP. W części bagażowej znajdował przedział magazynowy z drzwiami ładunkowymi oraz przedział kierownika pociągu, dostępny z otwartego pomostu. W przedziale magazynowym wydzielony był niewielki przedział ustępowy, dostępny zarówno z części pocztowej, jak i bagażowej. Pierwotnie wagon wyposażony był także w dostępne z zewnątrz pomieszczenie do przewozu psów, które podczas jednej z ostatnich napraw zostało zlikwidowane. Wagon przejęty został przez PKP na terenie ówczesnej DOKP Wrocław i był tam eksploatowany w ruchu lokalnym aż do stycznia 1976, kiedy został skreślony z inwentarza PKP. Po wycofaniu z eksploatacji został oddany do dyspozycji Zespołu Filmowego „Pryzmat” i był wykorzystywany przy kręceniu zdjęć do serialu telewizyjnego „Lalka”, co z pewnością uchroniło go przed fizyczną likwidacją. Wagon brał także udział w kręceniu innych filmów i w roku 1979 przekazany został przez PRF „Zespoły Filmowe” do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. W maju 1985 roku, w związku z planowanymi obchodami 140-lecia Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, wagon przeszedł naprawę w ZNTK Pruszków i był następnie używany w różnych pociągach specjalnych.

10. Dźwig układowy „NIEMAG”, budowy niemieckiej

- Producent: Niederrheinische Maschinenfabrik GmbH, Duisburg (Niemcy)
- Rok produkcji: 1929
- Długość ze zderzakami: 5750 mm
- Długość wysięgnicy: 24 200 mm
- Wysokość całkowita: 4570 mm
- Udźwig: 4,2 t
- Masa własna: 35 370 kg
- Silnik napędowy: firmy Deutz, o mocy 75 KM
- Prędkość transportowa: 30 km/h

Dźwigi układowe systemu NIEMAG służyły do tzw. całopręślowej rozbiórki i układania toru. Zasadniczo były one przystosowane do wymiany pręseł szynowych o długości 15 m, a w wyjątkowych przypadkach – 18 m. Podstawowe zespoły konstrukcyjne dźwigu to: trzyosiowe podwozie z kabiną maszynisty, wysięgnica oparta na podporach bramowych oraz belka nośna wraz z wózkiem jezdny (zdemontowana na prezentowanym dźwigu). Dźwig wyposażony był także we własny napęd jazdy. Podczas układania toru dźwig połączony był z wagonem platformą, na której znajdowały się pręśla torowe. Pręśla te były podnoszone z platformy za pomocą belki nośnej wyposażonej w uchwyty szynowe, a następnie przy użyciu wózka belki nośnej przesuwane były na przeciwny koniec wysięgnicy i opuszczane na poziom ławy torowiska. W przypadku rozbiórki toru kolejność była odwrotna. Wydajność dźwigów tego typu była w przybliżeniu taka sama przy układaniu, jak i przy rozbiórce toru i wynosiła ok. 100 m/h, a zatem w ciągu doby można było ułożyć lub rozebrać ok. 1 km toru. Obsługę dźwigu stanowił maszynista i 4 robotników torowych. Dźwigi układowe systemu NIEMAG znalazły się na wyposażeniu służby drogowej PKP po roku 1945 i w początkowym okresie wprowadzania mechanizacji robót drogowych w PKP uchodziły za synonim postępu technicznego. Stosowanie dłuższych pręseł szynowych oraz mała wydajność spowodowały, że dźwigi tego typu zostały wycofane z eksploatacji. Ich rolę w PKP przejęły nowsze, większe i bardziej wydajne dźwigi UK-25/9 i UK-25/21 systemu Płatowa, produkcji radzieckiej, zdolne do układania 25-metrowych odcinków toru. W ostatnich latach eksploatacji dźwigi układowe NIEMAG używane były już tylko sporadycznie do rozbiórki starego toru i ostatecznie wycofane zostały z użycia w PKP do końca lat 70. XX wieku. Prezentowany dźwig został przekazany do Muzeum Kolejnictwa przez Oddział Zmechanizowanych Robót Drogowych w Poznaniu w 1983 roku.

Własność taboru Stacji Muzeum u innych podmiotów

Zbiory taboru normalnotorowego zgromadzone na terenie Muzeum w Warszawie i kolekcja taboru wąskotorowego w Filii – Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie – stanowią część wszystkich zabytkowych pojazdów, będących własnością naszej placówki. Szcupłość miejsca i brak możliwości wyeksponowania pozostałych obiektów na obszarze tych ekspozycji spowodowały konieczność przechowywania ich jako depozyty lub muzealia użyczone innym podmiotom, zlokalizowanym na terenie całego kraju.

W roku 2018 wg stanu inwentarzowego poza Muzeum znajdują się 94 jednostki. Często są to eksponaty bardzo oryginalne i cenne. Najwięcej pojazdów zgromadzono w **Skansenie PKP Cargo S.A. w Chabówce**. Z obiektów tam prezentowanych 16 sztuk stanowi własność naszego Muzeum. Do najatrakcyjniejszych należy **najstarszy parowóz z naszych zbiorów – Tkb-1479**. Został on wyprodukowany

w Zakładach Schwarzkopf w Berlinie w 1878 r. Swoją wyjątkowością zwracają uwagę: parowozy austriackie: Tr12 i Ol12, parowozy polskie: Ty37, Okz32 – „tendrzak” przystosowany do pracy w terenie górzystym, Pt31 – przeznaczony do ciężkich pociągów pospiesznych, pierwowzór parowozu Pt47 oraz parowóz bezogniowy Tkb/b/-2747, wyprodukowany w zakładach niemieckich Orenstein & Koppel. Przez wiele lat pracował on w Zakładach Włókienniczych w Żyrardowie. Ciekawą kolekcję stanowią zabytkowe wagony osobowe: wagon austriacki z 1896 r., wagon serii Ci, klasyczny „bocznik” ze stopniem wzdłuż całego wagonu. Jest to produkcja zakładów w Görlitz z 1924 r.

Kolejną placówką, gdzie również znajdują się nasze obiekty, jest **Muzeum w Jaworzynie Śląskiej**. Do najciekawszych pojazdów można zaliczyć: parowozy niemieckie: Tp2 z 1906 r. produkcji fabryki Henschel & Sohn z Kassel, Tkh2 z 1890 r. z zakładów w Królewcu, Tki3 z 1903 r. – parowóz amerykański Tr201 produkcji LIMA USA oraz żuraw na platformie z 1900 r, zbudowany w Berlinie przez firmę Becker.

Skansen Zduńska Wola-Karsznice to następny „adres”, gdzie zostało zdeponowanych 13 jednostek naszego taboru. M.in. amerykański parowóz z serii Ty246. Ich egzemplarze zakupiono zaraz po II wojnie światowej do obsługi magistrali węglowej Śląsk – Porty. Był to najcięższy i najsilniejszy parowóz eksploatowany na polskich liniach kolejowych. Bardzo ciekawy jest skład osobowy, złożony z 4 zabytkowych wagonów.

Skansen parowozów w Parowozowni Wolsztyn użytkuje parowóz naszego Muzeum – serii Pm36-2, nazwany przez miłośników kolei „Piękną Heleną”, z uwagi na jego kształt. Jednak do celów eksploatacyjnych okazał się on niezbyt przydatny i dlatego zaniechano seryjnej produkcji tych maszyn. Do niedawna również był czynny polski parowóz Ok22, stanowiący bardzo udaną konstrukcję odwzorowaną na podstawie parowozu Ok1.

Wiele pojedynczych pojazdów znajduje się u innych podmiotów, bądź to z uwagi na ich przywiązanie do miejsca, w którym stacjonują, lub też ze względu na brak możliwości ich transportu do siedziby Muzeum w Warszawie. Do najbardziej atrakcyjnych obiektów można zaliczyć wagon silnikowy elektryczny serii EN80-16, który przez wiele lat kursował na trasie dawnej kolei **Elektrycznej Kolei Dojazdowej (obecnie Warszawskiej Kolei Dojazdowej)**, zbudowany w angielskiej firmie English Electric Preston 1927 r. Obecnie stanowi on ozdobę minimuzeum przy **Lokomotywowni EKD/WKD Grodzisk Maz.**, gdzie „pełnił całą swoją służbę”.

Także wiele naszych muzealnych pojazdów szynowych wąskotorowych znajduje się poza Oddziałem Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. Jedne z najbardziej atrakcyjnych są zgrupowane w **Muzeum Ziemi Pałuckiej w Żninie – Ekspozycja w Muzeum Kolejki w Wenecji**. Są to parowozy o prześwicie toru 600 mm. Najatrakcyjniejszymi obiektami są: parowóz produkcji belgijskiej z 1935 r., z przeznaczeniem dla Konga Belgijskiego (w czasie II wojny światowej trafił do Cukrowni „Ostrowy”, gdzie pracował do 1970 r.), oraz parowozy typu HF produkcji niemieckiej firm Borsig i Henschel. Łącznie w Wenecji znajduje się 9 parowozów i 1 drezyna podwójna wahadłowa.

Liczne pojazdy wąskotorowe są ustawione jako pomniki dawnej kultury technicznej w różnych miejscach kraju, np. parowóz „Ryś” produkcji Fablok – Chrzanów stoi w **Karczewie**, gdzie upamiętnia dawną kolejkę Jabłonna – Karczew.

Parowozy Px48, reprezentujące najliczniejszą serię, znalazły poczesne miejsce m.in. w **Krotoszyńcu** (dawna Kolej Krotoszyńska), w **Rewalu** (kursuje na linii Gryfice – Niechorze w okresie letnim w pociągach turystycznych).

Ekspozycje taboru są głównie w dyspozycji: placówek muzealnych (wymienione powyżej), jednostek podległych PKP (np. parowozownie i lokomotywownie) oraz samorządów różnych szczebli. Głównym zadaniem podmiotów, posiadających obiekty muzealne w użyczeniu, jest ich właściwa konserwacja i utrzymanie w należytym stanie technicznym, zgodnie z podpisanymi umowami użyczenia. Pracownicy Stacji Muzeum przeprowadzają doraźne lustracje obiektów. W przypadku stwierdzonych zaniedbań żądają zwrotu lub przekazują dany obiekt innemu podmiotowi, który deklaruje ich odpowiednie utrzymanie⁷.

⁷ Materiał zaktualizowany na podstawie artykułu A. Gerstmann, *Własność Muzeum Kolejnictwa u innych podmiotów*, Biuletyn „Warszawa Główna” nr 3/2012.

Łukasz Popowski

ZBIORY MUZEUM KOLEI WĄSKOTOROWEJ W SOCHACZEWIE

6 września 1986 r. nastąpiło uroczyste otwarcie Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. Jednostka powstała jako oddział Muzeum Kolejnictwa w Warszawie w oparciu o tabor, budynki, infrastrukturę oraz w dużym stopniu załogę dawnej kolei dojazdowej. Od 1 kwietnia 2016 r. placówka stała się filią Stacji Muzeum w Warszawie, nowej instytucji kultury. Zajmuje ona teren i zabudowania dawnej stacji Sochaczew Wąskotorowy. Na jej części jest wystawa taboru, a na pozostałym obszarze zaplecze z warsztatami.

Dziś Muzeum gromadzi największy zespół taboru wąskotorowego w Polsce, a także jeden z największych w Europie. Obecnie na terenie placówki znajdują się 224 zabytkowe lokomotywy, wagony, drezyny i inne pojazdy, z których 165 obejrzeć można w muzealnym skansenie. Pozostałe znajdują się na zapleczu jako obiekty użytkowane w ruchu muzealnym lub oczekujące na konserwację. Trzon kolekcji stanowi tabor poruszający się po torze o rozstawie 750 mm, ale występują tu również obiekty przystosowane do szerokości 600, 785 i 1000 mm. Dużą grupę stanowią parowozy wąskotorowe różnych typów i producentów.

Wśród najcenniejszych obiektów należy wyróżnić: najstarszy zachowany w Polsce parowóz wąskotorowy CT 8 z 1882 r. wraz z grupą innych lokomotyw parowych z XIX w. (CT 7 z 1883 r., CK 22 z 1893 r. oraz Tyb-3417 z 1896 r.), jedyny zachowany parowóz Powiatowej Kolei Sochaczewskiej PKS 3 (1924 r.), parowóz bezogniowy (1927 r.), parowóz Tx28-1274 „Wisła” (1928 r.), parowozy Px-29 1704 oraz Px29-1708 z 1929 r. oraz parowóz Pw53-1980 z 1955 r., będący najsilniejszą lokomotywą parową w Polsce na tor 750 mm. Do najciekawszych wagonów osobowych należą: salonowy z Cukrowni Kruszwica (1882 r.), z Cukrowni Dobrze (1897 r.), typu bocznik Ch 1143 (1899 r.), kolei konnej Rudka-Mrozy (1902 r.) oraz wagon zwany salonką generalską z 1930 r. Godne uwagi są także: elektrowozy Siemens (1898 r.) i El05-02 (1955 r.), 3 wagony do przewozu blendy cynkowej (1899 r.), wagony motorowe Mbd1-126 (1938 r.) oraz Mbd1-130 (1957 r.), drezyna z lat 1926-27, zwana Bryką Marszałka (którą – według niektórych przekazów – Józef Piłsudski przemieszczał się po Puszczy Białowieskiej), a także drezyna normalnotorowa „Warszawa” z 1959 r.

Unikalnym jest fakt, że wśród wymienionych występują nie tylko eksponowane w skansenie pomniki techniki, ale również pojazdy czynne, użytkowane w ruchu muzealnym. Są to dwa wagony motorowe Mbd-1, a także symbol Muzeum Kolei Wąskotorowej, czyli parowóz Px29-1704. Parowozy z serii Px29 (przed II wojną światową Wp29) były produkowane przez Warszawską Spółkę Akcyjną Budowy Parowozów w latach 1929-1931, jako typ Wilno. Powstało wówczas 21 takich jednostek. Lokomotywa osiągała maksymalną prędkość 35 km/h i moc 180 KM, przy 28,5 t masy z tendrem i nadciśnieniu pary w kotle rzędu 13 atm. Do dziś w Polsce zachowały się dwa tego typu parowozy (Px29-1704 oraz Px29-1708). Oba znajdują się w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. Px29-1704 przybył do Sochaczewa po naprawie głównej w 1984 r. jeszcze w okresie kolei dojazdowej. Od momentu otwarcia Muzeum lokomotywa prowadziła pociągi turystyczne. W 2011 r. minął termin rewizji wewnętrznej kotła parowozu. W latach 2015-2017 parowóz przeszedł ostatnią naprawę główną, co pozwoliło mu powrócić do służby na muzealnym szlaku. Lokomotywa jest obecnie jedynym czynnym parowozem wąskotorowym w województwie mazowieckim.

Zbiory obejmują też wiele innych cennych wagonów osobowych z końca XIX i początku XX w., a także z okresów późniejszych. Szczególnie warto zwrócić uwagę na dwuosiove wagony drewnianej konstrukcji z tzw. składu Retro, które zbudowano na przełomie XIX i XX w. Wagony towarowe znajdujące się w skansenie to wachlarz rozmaitych konstrukcji i typów, również pochodzących z różnych lat i wielu kolei wąskotorowych. Są tu wagony kryte, platformy, węglarki, cysterny czy brankardy. Są też wagony specjalne, takie jak jedyne ocalałe w Polsce transportery starego typu, czyli tzw. roll-bocki. Eksponowany jest również skład pociągu górniczego z amerykańskimi sprzęgami typu Janneya. Muzeum nieprzerwanie pozyskuje i poddaje renowacji zabytkowy tabor wąskotorowy.

W salach wystawowych Centrum Edukacyjno-Turystycznego obejrzeć można kolekcję muzealiów, dokumentujących codzienne funkcjonowanie kolei wąskotorowych w Polsce. W jednej z sal od 2018 r. zwiedzać można nową ekspozycję pt. „Dzieje sochaczewskiej kolei wąskotorowej 1922-1984 r.”,

która przybliża i popularyzuje wiedzę o kolejce w okresie, gdy był to istotny środek lokalnego transportu publicznego. Na ekspozycji zgromadzono liczne muzealia, wśród których szczególną uwagę zwrócić należy na tablicę kamienną z sochaczewskiego dworca PKP, ufundowaną przez miejscowych kolejarzy w 1919 r., z okazji pierwszej rocznicy odzyskania przez Polskę niepodległości.

Dodatkowo uwagę zwraca mundur Czesława Gwary, ostatniego kierownika Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej, a zarazem pierwszego Muzeum Kolei Wąskotorowej. Prezentowane są również dokumenty, fotografie, pieczętki, bilety, kompostery oraz zegary związane z koleją sochaczewską sprzed 1984 r.

Najwartościowszym historycznym budynkiem muzeum jest dawny dworzec stacji Sochaczew Wąskotorowy z 1937 r., gdzie zwiedzić można poczekalnię, a także obejrzeć pomieszczenie dyżurnego ruchu z oryginalnym wyposażeniem. Oprócz tego na muzealnym zapleczu zachowały się również inne cenne zabudowania sochaczewskiej wąskotorówki. Tu przede wszystkim wymienić należy pochodzące sprzed 1939 r. dwie parowozownie, a także obiekty kuźni i warsztatu.

Magdalena Sowińska

EDUKACJA MUZEALNA W STACJI MUZEUM W WARSZAWIE

Pracę w dziale edukacji Muzeum Kolejnictwa w Warszawie rozpoczęłam w 2009 r. w okresie wakacyjnym. Zaczęłam od przygotowania letniej oferty skierowanej do grup dzieci i młodzieży, którą nazwaliśmy „Lato na Głównym”. Zorganizowane zwiedzanie muzeum z przewodnikiem połączone z warsztatami przyciągnęło osoby spoza grona miłośników kolei. Muzeum zaczęli odwiedzać dziadkowie z wnukami, grupy zorganizowane podczas akcji „Lato w mieście”, a także goście indywidualni zainteresowani szerszą tematyką niż sama historia kolei. Literatura, ekologia, bezpieczeństwo, podróże, dokonania techniki to dziedziny, które w łatwy sposób da się połączyć z kolejnictwem. Dzięki temu można zbudować pozytywny stosunek do zabytków techniki, a co za tym idzie – do ochrony dziedzictwa technicznego. Z takim podejściem rozpoczęliśmy także przygotowania pierwszej oferty lekcji muzealnych.

Dzięki wykształceniu pedagogicznemu udało mi się stworzyć program edukacji muzealnej oparty na obowiązującej podstawie programowej wychowania przedszkolnego oraz kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół. Dawało to szanse zainteresowania tematem kolejowym nauczycieli, którzy organizując wyjście do muzeum, kierowali swoje kroki w stronę Muzeum Narodowego, Zamku Królewskiego czy Muzeum Pałacu Króla Jana III w Wilanowie.

Dlaczego tam? Dlatego, że te miejsca były im znane z czasu, kiedy to oni, jako uczniowie, brali udział w wycieczkach szkolnych. Naszym zadaniem było tak zbudować ofertę, by nauczyciel każdego przedmiotu mógł zrealizować temat swojej lekcji w naszym Muzeum. Po części się to udało, oprócz nauczycieli historii zaczęli nas odwiedzać poloniści, nauczyciele geografii, przedmiotów technicznych, a nawet matematycy. Wśród nauczycieli rosła też świadomość, że wyjście do muzeum nie jest jedynie rozrywką dla młodzieży, ale staje się również możliwością zrealizowania programu szkolnego w bardziej przyjemnym miejscu aniżeli ławka szkolna. Słyszeliśmy głosy, że wyjście ze szkoły do muzeum to strata czasu, którego i tak jest zawsze za mało do zrealizowania podstawowego programu szkolnego. Dla mnie jest to niezrozumiałe, przecież szkoła jest dla ucznia, a nie uczeń dla szkoły. Dla młodzieży jest to również szansa na rozwijanie własnych zainteresowań oraz pokazanie możliwości spędzania wolnego czasu. Na tym właśnie polega wychowanie. To bardzo ważny element kształcenia, w którym nie zawsze uczestniczą rodzice. Na świecie są ludzie, którym się chce, mają odwagę i stawiają stale nowe cele, ale takiego stylu życia musieli się od kogoś nauczyć, tego nie wysysa się z mlekiem matki.

W trakcie mojej pracy na stanowisku kierownika najpierw działu edukacji, obecnie działu naukowo-popularyzatorskiego pracowało już wiele osób, które podejmowały próbę interpretacji ekspozycji. Wydobicie wewnętrznego sensu i przekazanie wiedzy odbiorcom to rola edukatora, przewodnika. Każda z tych osób posiadała inne doświadczenia, wiedzę i wkładała w swoją pracę własne emocje, łącząc przekaz z prezentowanym zjawiskiem lub przedmiotem.

Mnie od początku chodziło głównie o to, by odbiorca angażował się najpierw w proces edukacji, a później w proces ochrony dziedzictwa, taka jest rola muzealnika. Cele te będą możliwe do osiągnięcia pod warunkiem wykorzystania odpowiednich form prezentacji, które zaangażują i uatrakcyjnią przekaz, zaktywizują i zainspirują, rozbudzą pasję i zainteresowania, dlatego każda lekcja muzealna jest niepowtarzalna. Mamy tylko krótką chwilę, by nawiązać kontakt z odbiorcą i wspólnie odkryć znaczenie miejsc, zdarzeń i przedmiotów. Treści podane w atrakcyjny sposób stają się źródłem własnych poszukiwań i eksperymentowania, zaspokajając przy tym ciekawość i poszerzając wiedzę. Efektem naszej pracy jest poczucie satysfakcji, zarówno odbiorcy, jak i nadawcy przekazu, a jeśli chodzi o bardziej mierzalne rzeczy, to wzrost frekwencji i fakt, że choć ekspozycja prawie się nie zmienia, to i tak zwiedzający do nas wracają. To jest ziarno, które raz zasiane, podlewane i pielęgnowane, będzie wzrastać, piąć się ku górze i wypuszczać cenne owoce naszego dziedzictwa, tradycji.

Zdarza się, że całkiem dosłowny przekaz jest jasny, skuteczny, komunikatywny pod względem zdobywanej wiedzy, lecz nie pozostawia odbiorcy pola do własnej interpretacji. W przypadku zabytków techniki ważna jest opowieść, dzięki niej ożywiamy przedmioty. Prezentując zabytki techniki, nie powinniśmy rezygnować z dialogu z publicznością. To wokół przedmiotu kształtują się historie ludzi, dzięki nim ekspozycja żyje.

Wśród naszych gości są dzieci, które z nami dorastają, uczestnicząc w zajęciach już od najmłodszych lat. Stworzyliśmy kluby miłośników Muzeum, dla najmłodszych Klub „Ciuchciaki”, dla trochę starszych

Klub „Parowozik”. Tematyka comiesięcznych spotkań opiera się na odkrywaniu różnych ciekawostek historycznych, które kryją się w tematach: „Jak dawniej podróżowano?”, „Stephenson i jego rakieta” czy „Udział kolejarzy w powstaniu styczińskim”. Celem spotkań jest integracja miłośników kolei i dzielenie się swoimi doświadczeniami z podróżowania naszym ulubionym środkiem transportu – pociągiem.

Do naszych działań edukacyjnych włączamy również przestrzeń muzealnej biblioteki. Jej zbiory liczą ponad 6 tys. egzemplarzy. Widok takiej kolekcji niejednego miłośnika kolei już zachwycił i porwał w wir poszukiwań. Najwięcej korzystających z biblioteki to osoby poszukujące bliskich, którzy swoją pracę zawodową związali z koleją. Satisfakcję daje nam pomoc w poszukiwaniu materiałów, które ułatwiają odnalezienie informacji na temat rodziny.

Z roku na rok rośnie liczba odbiorców naszej edukacyjnej oferty. W roku 2010 z oferty lekcji muzealnych skorzystało 3041 osób, w roku 2017 już ponad 6000 osób. Dodatkowo w czasie akcji „Lato” i „Zima na Głównym” odwiedza nas co roku ponad 1100 osób.

Dział naukowo-popularyzatorski Stacji Muzeum proponuje bogatą tematycznie ofertę edukacyjną, dopasowaną do potrzeb różnych grup odbiorców. Poprzez lekcje muzealne, warsztaty, spotkania tematyczne, a także imprezy plenerowe propaguje wiedzę na temat kolejnictwa w Polsce i na świecie. Lekcje muzealne, które znajdują się w ofercie edukacyjnej Stacji Muzeum w Warszawie, są dostosowane do odbioru przez osoby z niepełnosprawnością.

Lekcje muzealne dla przedszkoli

„Od parowozu do pendolino”

Co to jest kolej i z czego się składa? Czym różni się parowóz od lokomotywy spalinowej i elektrowozu? Skąd parowóz bierze wodę, a pendolino prąd? Na te i inne pytania poszukamy wspólnie odpowiedzi podczas lekcji.

„Stoi na stacji lokomotywa”

Lekcja oparta jest na tekście wiersza Juliana Tuwima „Lokomotywa”. Podczas zajęć dzieci dowiadują się, czym różnią się między sobą wagony oraz jak działa parowóz. Godzinne spotkanie wieńczy wspólna recytacja wiersza, stanowiąca idealne połączenie zabawy z nauką.

Lekcje muzealne dla klas I-III

„Kolej moich marzeń”

Zostać maszynistą ogromnego pociągu to marzenie niejednego dziecka. Podobnie jak podróże oraz poznawanie nowych miejsc. Bardzo ważnym elementem edukacji dzieci jest bezpieczeństwo własne oraz otoczenia, w którym żyjemy. Właściwe korzystanie ze środków publicznej komunikacji jest podstawą tego bezpieczeństwa. Istotną sprawą jest też myślenie o ochronie środowiska i ekonomicznym korzystaniu ze środków transportu.

„Zawody kolejowe. Lekcja w wagonie motorowym SN-52”

Zapraszamy dzieci na niezwykłą lekcję w wagonie motorowym SN-52, podczas której uczestnicy „od kuchni” poznają pracę na kolei oraz dowiedzą się, jak bezpiecznie podróżować pociągiem. Naszą przygodę rozpoczynamy w salach wystawowych i skansenie, gdzie uczestnicy zajęć zapoznają się z historią kolei. W kolejnym etapie dzieci wcielają się w rolę pracowników kolei i dowiadują się, jakie czynności wykonywane są na poszczególnych stanowiskach pracy. W ten sposób zdobywają praktyczną wiedzę, dotyczącą zachowania się na stacji kolejowej i w jej obrębie z zachowaniem podstawowych zasad bezpieczeństwa.

Lekcje muzealne dla klas IV-VIII

„Lekcja z Niepodległą”

Podczas zajęć podejmiemy rozważania na temat: patriotyzmu, godła, ojczyzny, honoru, odwagi i bohaterstwa. Dzięki eksponatom i opowieściom o historii polskich kolejarzy – uczestników walk z okupantem, te pojęcia wypełni autentyczna i bogata treść. Podczas zajęć uczestnicy zostaną podzieleni na kilkusobowe zespoły, które będą przygotowywać projekty plakatu lub sztandaru. Praca ma uwzględniać symbole narodowe oraz hasło, które najlepiej odda ich podniosły charakter.

„Podróże z historią książki”

Czas podróży koleją dla wielu osób jest dość nużący. Tak jednak być nie musi – nasza propozycja to lektura książki. Razem z jej bohaterami chcemy Was zabrać w niesamowitą, pełną przygód wyprawę. Podróż zaczniemy jednak od poznania krótkiej historii książki, od początków jej istnienia, czyli książki rękopiśmiennej, poprzez książkę drukowaną, której rozwój zawdzięczamy Janowi Gutenbergowi, aż po książkę elektroniczną. W trakcie warsztatów będziemy odciskać znaki na tabliczkach z plasteliny, spróbujemy kaligrafii gęsim piórem, zobaczymy pergamin czy papierus.

„Podróżowanie w powieściach Henryka Sienkiewicza”

Ze względu na zakres tematyczny powieści Henryka Sienkiewicza można zaliczyć do powieści o drodze. Ich bohaterowie przemierzają olbrzymie przestrzenie, korzystając z różnych środków transportu. Podczas zajęć uczestnicy dowiedzą się, jak wyglądały podróże w czasach, do których przenosi nas akcja „Trylogii”, „Quo Vadis”, „Kryżaków”, czy wreszcie „W pustyni i w puszczy”, gdzie Staś i Nel korzystają z transportu kolejowego.

Szkoły ponadpodstawowe**„Lekcja w Salonce Bieruta”**

Prywatny gabinet, część sypialna, łazienka i sala konferencyjna – lekcja historii w tak komfortowych warunkach z pewnością zapadnie młodym ludziom w pamięć. Ekskluzywny wagon salonowy, którym podróżowali m.in. Bolesław Bierut, Aleksander Zawadzki czy Władysław Gomułka, otwieramy dla uczniów, którzy chcą zobaczyć, jak zmieniała się polska kolej. Przy okazji podejmiemy rozważania na temat bezpieczeństwa i komfortu transportu szynowego. Poszukamy też odpowiedzi na pytania dotyczące przyszłości kolei.

„Lekcja w pociągu pancernym”

Wyjątkowa lekcja historii w niepowtarzalnej scenerii pociągu pancernego. W trakcie zwiedzania wnętrza jednego z najlepiej zachowanych w Europie pojazdów tego typu uczniowie poznają wojenne epizody z udziałem pociągów pancernych, dowiedzą się też, jaką rolę „żelazni żołnierze” odgrywali na wojennej scenie.

Dr Marta Przygoda-Stelmach i Łukasz Popowski

EDUKACJA MUZEALNA W MUZEUM KOLEI WĄSKOTOROWEJ W SOCHACZEWIE

W 2015 r. w ramach realizacji założeń produktu turystycznego „Kolejką wąskotorową po wiedzę, relaks i radość” w Muzeum Kolei Wąskotorowej utworzono Centrum Edukacyjno-Turystyczne. Dzięki powstaniu w nowym obiekcie przestrzeni dydaktycznych¹ wprowadzona została rozszerzona oferta edukacyjna dla wszystkich typów szkół. Nowe lekcje muzealne realizują tematy z zakresu dziejów kolei i kolejnictwa, historii regionu oraz ekologii. Dla zachowania merytorycznej przejrzystości zajęcia zostały ujęte w cztery bloki tematyczne:

1. Podróż w czasie koleją wąskotorową (przedszkole², szkoła podstawowa³, gimnazjum, szkoła ponadgimnazjalna):

- „Dzieje sochaczewskiej kolei wąskotorowej w latach 1922-1984”
- „Tabor sochaczewskiej kolei wąskotorowej w latach 1922-1984”
- „Stoi na stacji lokomotywa”
- „Dzieje kolei wąskotorowych w Polsce”
- „Dzieje kolei w zarysie”
- „Dzieje kolei w Polsce”

2. Opowieści starych lokomotyw (przedszkole, szkoła podstawowa: klasy I-III)

- „Łukasz – znawca dziejów Powiatowej Kolei Sochaczewskiej”
- „Marta – ekspert do spraw bezpieczeństwa na kolei”
- „Fryderyk – znawca historii kolejnictwa”
- „Siemowit – znawca historii Sochaczewa”
- „Bogdan – znawca dziejów kolei wąskotorowych w Polsce”

3. Po torach w przeszłość ziemi sochaczewskiej (szkoła podstawowa, gimnazjum, szkoła ponadgimnazjalna):

- „Dzieje ziemi sochaczewskiej”
- „Dzieje Sochaczewa w zarysie”
- „Dzieje zamku w Sochaczewie”
- „Brochów to nie tylko Chopin, czyli historia gminy Brochów, miejsca chrztu Fryderyka Chopina”

4. Lekcje specjalne (przedszkole⁴, szkoła podstawowa⁵, szkoła ponadgimnazjalna⁶):

- „Sochaczew i jego droga do wolności – wybrane zagadnienia (lekcja z okazji 100-lecia odzyskania przez Polskę niepodległości)”
- „Dzień w świecie wąskich torów”
- „Zielona Kolejka – wyjazdowa lekcja muzealna w sezonie kursowania pociągu Retro”

Wśród lekcji, które poruszają tematykę dziejów kolei i kolejnictwa, za najważniejsze należy uznać te dotyczące historii sochaczewskiej kolei wąskotorowej. Nie można zapominać, że Muzeum Kolei Wąskotorowej powstało w oparciu o tabor, budynki, infrastrukturę oraz w dużym stopniu zało-

¹ W ramach projektu powstały w pełni wyposażone sale edukacyjna oraz konferencyjna.

² W tym bloku tematycznym dotyczy jedynie lekcji „Stoi na stacji lokomotywa”.

³ Lekcja „Stoi na stacji lokomotywa” przeznaczona jest jedynie dla klas I-III.

⁴ W tym bloku tematycznym dotyczy jedynie lekcji „Dzień w świecie wąskich torów”.

⁵ Lekcja „Zielona Kolejka” przeznaczona jest jedynie dla klas I-III.

⁶ W tym bloku tematycznym dotyczy jedynie lekcji „Sochaczew i jego droga do wolności – wybrane zagadnienia”.

gę działającej w latach 1922-1984 r. Powiatowej Kolei Sochaczewskiej. Sytuacja ta stworzyła unikalną możliwość, pozwalającą przybliżyć dzieje sochaczewskiego wąskiego toru w historycznej przestrzeni, przy użyciu oryginalnych obiektów oraz taboru. Główną lekcją poruszającą niniejszą tematykę są zajęcia pod nazwą „Dzieje sochaczewskiej kolei wąskotorowej w latach 1922-1984”. Kolej publiczna 750 mm jest ważną częścią dziejów Sochaczewa i ziemi sochaczewskiej. Uruchomienie tej linii w 1922 r. pomogło odbudować zniszczone podczas I wojny światowej miasto, przyczyniło się do gospodarczego rozwoju powiatu w XX w., a ostatecznie umożliwiło powstanie jednej z najważniejszych atrakcji turystycznych regionu. Lekcja przybliży dzieje sochaczewskiej kolei od okresu poprzedzającego jej ufundowanie poprzez aspekty związane z budową linii oraz jej funkcjonowaniem w okresie przed- i powojennym aż po otwarcie placówki muzealnej wraz z funkcjonującą do dziś koleją o takim charakterze. Dzięki zajęciom uczestnicy mają szansę kompleksowo zapoznać się z rolą, jaką wąskotorówka odegrała w historii lokalnej. Dla najmłodszych miłośników kolejnictwa pracownicy muzeum przygotowali uproszczoną wersję tej lekcji, podczas której parowóz o imieniu Łukasz ustami edukatora przybliży w przystępnej formie dzieje Powiatowej Kolei Sochaczewskiej. W celu pogłębionej prezentacji wyżej wymienionych zagadnień wprowadzono również zajęcia uzupełniające pt. „Tabor sochaczewskiej kolei wąskotorowej w latach 1922-1984”.

Z uwagi na fakt, że sochaczewskie Muzeum jest placówką posiadającą największy zespół taboru wąskotorowego w Polsce, w ofercie edukacyjnej nie mogło zabraknąć zajęć podejmujących tematykę rozwoju kolei wąskotorowych na terenie naszego kraju. Zagadnienie to zostało kompleksowo zaprezentowane w ramach lekcji „Dzieje kolei wąskotorowych w Polsce”. Od połowy XIX w. do początku XXI w. popularne kolejki znacząco wpłynęły na rozwój gospodarczy ziem polskich. Dzięki wydatnie niższym od kolei normalnotorowej kosztom budowy oraz eksploatacji przez ponad 150 lat koleje wąskotorowe funkcjonowały na obszarze niemal całego kraju. Łącząc wieś z miastem, a także oferując usługi dla wielu gałęzi przemysłu, trwale wpisały się w krajobraz polskiej prowincji. W ramach bloku „Opowieści starych lokomotyw” dla uczniów pierwszych trzech klas szkoły podstawowej przygotowano również uproszczoną wersję tej lekcji pt. „Bogdan – znawca dziejów kolei wąskotorowych w Polsce”.

W opisywanym obszarze tematycznym oferty nie mogło zabraknąć zajęć przybliżających dzieje i rozwój kolei na świecie oraz w Polsce. Początki kolejnictwa sięgają już starożytności i wieków średnich, kiedy do różnych prac transportowych zaczęto stosować drewniane tory. Dzięki wykorzystaniu silnika parowego w ciągu XIX i XX w. kolej stała się jednym z najbardziej popularnych środków transportu. Począwszy od kolei konnej poprzez trakcję parową aż po lokomotywy elektryczne i spalinowe, każdy uczestnik zajęć może zapoznać się z rozwojem kolei na świecie oraz w Polsce. Poznaje genezę silnika parowego, dowiaduje się, kiedy powstał pierwszy parowóz oraz jak działał, a także rozumie rolę George’a Stephensona dla rozwoju kolei żelaznej. Dla najmłodszych adeptów w bloku „Opowieści starych lokomotyw” wprowadzono dostosowaną do wieku odbiorców wersję tej lekcji pt. „Fryderyk – znawca historii kolejnictwa”.

Jako muzeum techniki placówka w ramach oferty przybliży również zagadnienia związane z bezpieczeństwem na kolei. Dlatego też stworzono lekcję pt. „Stoi na stacji lokomotywa”, która dodatkowo w przystępny sposób popularyzuje rolę transportu kolejowego w codziennym życiu. Podczas zajęć uczestnik może poczuć się jak maszynista czy konduktor i zgłębić tajniki pracy na kolei. Oprócz tego poznaje zasady działania parowozu oraz inne trakcje, a także dowiaduje się, jak kolej zmieniła się przez ostatnie dwa stulecia. Dzięki omówieniu kwestii bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych i peronach kształtuje się u uczestnika świadomość zagrożeń, co powinno implikować odpowiednie zachowania już od najmłodszych lat. **W bloku „Opowieści starych lokomotyw”** przygotowano również analogiczną lekcję dla najmłodszych pod nazwą „Marta – ekspert do spraw bezpieczeństwa na kolei”.

Ze względu na ciekawą, wieloletnią historię Sochaczewa i ziemi sochaczewskiej, której ważną częścią była również miejscowa kolej wąskotorowa, zdecydowano się na wprowadzenie do oferty edukacyjnej Muzeum bloku lekcji regionalnych. Najważniejsza z nich prezentuje w interesującej formie dzieje ziemi sochaczewskiej. Obszar ten jest dziś terytorium zapomnianym bądź definiowanym w sposób nieprawidłowy. A przecież jego powierzchnia w okresie od XIV do XVIII w. znacznie przekraczała obszar dzisiejszego powiatu sochaczewskiego. Spuścizna dziejowa i kulturowa ziemi sochaczewskiej jest interesująca oraz warta poznania. Szczególnie, gdy uświadomimy sobie, że w okresie największej prosperity na jej obszarze znajdowało się 8 miast i 265 wsi: od Łowicza na zachodzie przez Mszczonów na południu, Grodzisk i Leszno na wschodzie po linię Wisły na północy. Lekcja ta jest również pretekstem do zapoznania się ze współczesnymi atrakcjami turystycznymi dawnej ziemi sochaczewskiej. Spodziewać się zatem można informacji o Łowiczu, Żyrardowie, Mszczonowie, Grodzisku Mazowieckim, Kampinosie,

Bolimowie czy Wiskitkach, ale również o miejscowościach związanych ze współczesnym powiatem sochaczewskim, czyli Brochowie, Iłowie, Rybnie, Młodzieszynie, Teresinie i Nowej Suche. Szczególne miejsce podczas zajęć przeznacza się na prezentację dziejów dawnych stacji sochaczewskiej kolei wąskotorowej (Sochaczew, Sochaczew-Chodaków, Brochów, Tułowice). Zajęcia adresowane są przede wszystkim do dzieci i młodzieży z Sochaczewa oraz powiatu sochaczewskiego, a także powiatów ościennych.

W bloku regionalnym drugą w kolejności lekcją jest ta przybliżająca dzieje Sochaczewa w zarysie. Miasto lokowane przez książąt mazowieckich jeszcze w XIII i w XIV w. było jedną z ważniejszych rezydencji tych władców, a zarazem jednym z najstarszych ośrodków miejskich na Mazowszu. Po włączeniu do Korony w 1476 r. Sochaczew wymieniony został przez Jana Długosza wśród 48 najznacniejszych miast i miasteczek Królestwa Polskiego. Dziś dawniejsze dzieje tego, zniszczonego przez liczne konflikty zbrojne, miasta są niemal zupełnie nieznanne. Stwarza to przestrzeń do poprowadzenia ciekawej lekcji regionalnej, pozwalającej uczestnikowi zapoznać się z wielką historią swojej małej ojczyzny. Zajęcia przeznaczone są głównie dla dzieci i młodzieży z Sochaczewa oraz powiatu sochaczewskiego. W ramach „Opowieści starych lokomotyw” dla najmłodszych przygotowano także dostosowaną do ich wieku wersję tej lekcji pt. „Siemowit – znawca historii Sochaczewa”. Dodatkowo, w związku z 100. rocznicą odzyskania przez Polskę niepodległości, wprowadzono do oferty lekcję specjalną pod nazwą „Sochaczew i jego droga do wolności – wybrane zagadnienia”.

Kolejnymi lekcjami związanymi z regionem są zajęcia dotyczące ważnych zabytków architektury monumentalnej miasta i powiatu. Pierwsza z nich przybliży dzieje zamku w Sochaczewie. Wzgórze zamkowe to miejsce, w którym jak w soczewce skupiają się kluczowe wydarzenia historyczne ziemi sochaczewskiej. To tutaj założono pierwszy Sochaczew, tutaj powstał pierwszy jeszcze drewniany zamek książąt mazowieckich, wymurowany w następnych stuleciach, tutaj wreszcie rezydowali książęta, królowie i urzędnicy związani z historią Mazowsza oraz Polski. Tutaj też zapadały często najważniejsze dla Mazowsza decyzje. Zamek zmieniał się przez wieki. Był wielokrotnie niszczone i odbudowywany. Dziś po zakończeniu najnowszych badań możemy zaprezentować jego dzieje oraz przemiany architektoniczne w wiarygodny sposób. Możemy również zarysować perspektywy na wykorzystanie warowni w przyszłości. Druga lekcja prezentuje natomiast dzieje kościoła obronnego w Brochowie na tle historii gminy Brochów, przez której tereny przebiega linia sochaczewskiej kolei wąskotorowej. Gmina kojarzona jest przede wszystkim z postacią wybitnego polskiego kompozytora Fryderyka Chopina, który 23 kwietnia 1810 r. został ochrzczony w brochowskiej bazylice. Ponadto gmina może poszczycić się wielowiekową historią, która sięga XI w. Obszar ten wpisywał się w najważniejsze wydarzenia w historii naszego kraju, takie jak przemarsz wojsk Władysława Jagiełły na Grunwald, insurekcja kościuszkowska czy powstanie styczniowe. W trakcie zajęć wyjaśniane są również takie pojęcia, jak: mała ojczyzna, patriotyzm lokalny, regionalizm, miejsce zamieszkania i miejsce urodzenia.

Wychodząc naprzeciw sugestiom nauczycieli i uczniów, pracownicy Centrum Edukacyjno-Turystycznego opracowali lekcję muzealną, która wykracza poza schemat typowych zajęć. **„Dzień w świecie wąskich torów” to czterogodzinna przygoda**, która udowadnia, że świat kolei może być fascynujący. A gdy połączymy go z edukacyjnymi zabawami oraz ogniskiem w otoczeniu zabytkowych wagonów i lokomotyw, to otrzymujemy scenariusz na niezapomniane zajęcia. Podczas lekcji w przystępnej formie prezentowany jest tabor wąskotorowy zgromadzony w muzeum, dzieje kolejnictwa, zagadnienia związane z bezpieczeństwem na kolei, ekologią oraz pobliską Puszcą Kampinoską. Zajęcia prowadzone są w zabytkowym, ale ogrzewanym wagonie osobowym, sali edukacyjnej, a także na terenie skansenu, gdzie odbywa się gra terenowa oraz ognisko.

Od 2011 r. Muzeum Kolei Wąskotorowej podejmuje działania z zakresu edukacji ekologicznej. Pretekstem do ich rozpoczęcia była chęć dodatkowego wykorzystania głównej atrakcji placówki, czyli wycieczki pociągiem Retro z Sochaczewa na skraj Puszczy Kampinoskiej. Przez ostatnie lata zaaranżowano zatem szereg działań, mających na celu propagowanie właściwych postaw ekologicznych oraz promowanie walorów przyrodniczych zachodniego Mazowsza. W tym celu muzeum podjęło współpracę z Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Dzięki dotacjom udało się zorganizować multimedialny konkurs plastyczny dla szkół pod hasłem „Dlaczego kolej jest ekologiczna?”. Następnie opracowano zeszyty edukacyjne pod tym samym tytułem, które służą muzeum do dziś. Dodatkowo **w 2014 r. w muzealnym skansenie zainstalowano ekologiczną ścieżkę edukacyjną pn. „Wąskotorówką do Puszczy”**. Składa się ona z czterech tablic informacyjnych, sześciu gier plenerowych oraz dwóch terenowych pomocy dydaktycznych. Całość wzbogacają drewniane ławy z zadaszaniem. W 2016 r. we współpracy z Funduszem udało się zrealizować dwa kolejne projekty. W październiku zorganizowano konferencję pt.

„Znaczenie miejsc przyrodniczo cennych oraz edukacji ekologicznej w turystyce”, zaś w okresie od czerwca do grudnia zaaranżowano konkurs fotograficzny pt. „Zielony pociąg Retro do Puszczy”. Celem obu zadań było zwiększenie wykorzystania walorów ekologicznych w turystyce, promocja właściwych wzorców w temacie edukacji ekologicznej, integracja środowiska specjalistycznego, a także **promocja produktu turystycznego Muzeum pn. „Kolejką wąskotorową po wiedzę, relaks i radość”**.

Ofertę ekologiczną placówki uzupełniają również lekcje muzealne. Jedną z nich są **wyjazdowe zajęcia pn. „Zielona Kolejka”**. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom klientów, stworzono ofertę, która łączy w sobie standardową lekcję muzealną z przyjemnością podróżowania koleją i biwakowania na łonie natury. Od początku sezonu turystycznego w 2013 r. wprowadzono zatem do oferty edukacyjnej placówki zajęcia, podczas których uczestnicy poznają florę i faunę Puszczy Kampinoskiej w warunkach nieporównanie atrakcyjniejszych niż klasa szkolna. Lekcja ta odbywa się bowiem w wagonie w trakcie wycieczki pociągiem Retro, następnie w Kampinoskim Parku Narodowym, a finalnie na leśnej polanie w Tułowicach, gdzie uczniowie empirycznie poznają bogactwo przyrody, a także uczą się ekologii.

Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie stanowi ciekawy przykład efektywnej ewolucji oferty edukacyjnej, z zakresu związanego jedynie z kolejnictwem w kierunku zagadnień zawierających również inne nieraz bardzo odległe zagadnienia. Wzmoczony odzew ze strony klientów placówki zachęca do kontynuowania obranego w 2015 r. kierunku w przyszłości.

Łukasz Popowski

CENTRUM EDUKACYJNO-TURYSTYCZNE W MUZEUM KOLEI WĄSKOTOROWEJ W SOCHACZEWIE

W latach 2013-2015 dzięki dofinansowaniu zewnętrznemu w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie udało się wykonać remont i modernizację znajdującego się w zasobach jednostki obiektu dawnego przedszkola kolejowego. W efekcie 22 października 2015 r. otwarto Centrum Edukacyjno-Turystyczne (CET), które wzbogaciło Muzeum o nowe, profesjonalnie wyposażone przestrzenie ekspozycyjne, konferencyjne, biurowe, magazynowe i dydaktyczne.

Inwestycja została wykonana w ramach projektów „Modernizacja i adaptacja budynku po dawnym przedszkolu na cele statutowe Muzeum Kolejnictwa w Warszawie – Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie” oraz „Wyposażenie zmodernizowanych powierzchni muzealnych i dydaktyczno-konferencyjnych w Oddziale Muzeum Kolejnictwa w Warszawie”, w oparciu o dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2007-2013. Dodatkowe środki zostały pozyskane z Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego w ramach projektu pt. „Wyposażenie sal wystaw i centrum edukacji”. Zakres podjętych prac był bardzo rozległy. Wykonano systemy oświetlenia, antywłamaniowe, telewizji dozorowanej, wykrywania pożarów, zakupiono sprzęt elektroniczny, konferencyjny i komputerowy. Wyposażono trzy sale wystawowe w gabloty z oświetleniem, ekspozytory, ramy do obrazów i sztalugi, a także zamontowano profesjonalne oświetlenie oraz system zawieszania tablic wystawowych. Zakupiono meble oraz wyposażono salę dydaktyczną, konferencyjną, a także nowe przestrzenie biurowe i magazynowe, a finalnie wybudowano również parking dla niepełnosprawnych.

Działania te pozwoliły znacząco poszerzyć ofertę całej placówki, w tym zaaranżować nowe wystawy oraz wprowadzić lekcje muzealne dla wszystkich typów szkół. Oferta edukacyjna jednostki koncentruje się wokół dziejów kolei i kolejnictwa, historii ziemi sochaczewskiej oraz ekologii. Dla zachowania merytorycznej przejrzystości zajęcia zostały ujęte w cztery bloki tematyczne. Lekcje cieszą się dużą popularnością. W 2017 r. przeprowadzonych zostało aż 97 zajęć, w tym 76 dla lokalnych szkół i przedszkoli dzięki współpracy z Urzędem Miejskim w Sochaczewie, oraz kolejnych 21 dla placówek spoza miasta. Dodatkowo dzięki pracownikom merytorycznym CET zorganizowano wiele nowych muzealnych imprez (lub udoskonalono istniejące), konferencji naukowych oraz spotkań animujących młodzież i popularyzujących historię. Tu warto wyróżnić: „Inaugurację” i „Zakończenie Sezonu Turystycznego”, „Noc Muzeów”, „Dzień Dziecka w Stylu Retro” (razem z Radiem Sochaczew i tygodnikiem „Echo Powiatu”), „Mikołajki z Wąskotorówką”, „Spotkania z Historią Sochaczewa i Ziemi Sochaczewskiej” (razem ze Stowarzyszeniem „Nad Bzurą”), czy „Motoserce” (razem z Klubem Motocyklowym Boruta MC Poland Sochaczew). Wprowadzono także specjalną ofertę edukacyjną w ramach „Ferii oraz Wakacji z Wąskotorówką”. Dzięki intensyfikacji prac badawczych powrócono również do działalności wydawniczej muzeum. Prowadzona jest także witryna internetowa placówki.

Oprócz modernizacji i adaptacji budynku Centrum przygotowania wymagało również otoczenie obiektu. Działanie to rozpoczęto w 2014 r. od wzniesienia infrastruktury terenowej pn. „Wąskotorówką do Puszczy”, zaprojektowanej dla realizacji edukacji ekologicznej. Inwestycja zrealizowana została dzięki dofinansowaniu z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie. Następnie, pod koniec 2016 r., wykonano pierwszy etap modernizacji układu komunikacyjnego wokół CET, połączony z budową peronu oraz czynnej bocznicy wąskotorowej do obiektu. Działanie otrzymało dofinansowanie Samorządu Województwa Mazowieckiego. Ułatwiło to znacznie obsługę ruchu turystycznego, ekspozycję cennego taboru kolejowego, organizację lekcji muzealnych, imprez kameralnych oraz plenerowych.

Dzięki przeprowadzonej modernizacji otoczenia 29 kwietnia 2017 r. udało się przenieść do CET muzealną kasę, recepcję, sklepik z pamiątkami, a także główne wejście do jednostki. Otwarto tu również Punkt Informacji Turystycznej. Pozwoliło to podwyższyć standardy obsługi turystów, a także jeszcze mocniej sprofilować działalność placówki ku mieszkańcom Sochaczewa. W 2017 r. dzięki dofinansowaniu z Samorządu Województwa Mazowieckiego udało się wykonać dokumentację projektową do drugiego etapu zagospodarowania terenu wokół CET.

W 2018 r., dzięki dofinansowaniu Samorządu Województwa Mazowieckiego, udało się zbudować pierwszą w CET wystawę stałą. Ekspozycja o nazwie „Dzieje sochaczewskiej kolei wąskotorowej

1922-1984” przybliży i popularyzuje wiedzę o tej kolejce w okresie (przed powstaniem placówki muzealnej), gdy był to istotny środek lokalnego transportu publicznego. W przypadku pozyskania dodatkowych środków zewnętrznych w pozostałych dwóch salach wystawowych zaaranżowane zostaną w przyszłości kolejne dwie ekspozycje stałe, związane z dziejami kolei wąskotorowych w Polsce, a także historią i atrakcjami turystycznymi ziemi sochaczewskiej. Dodatkowo w 2018 r. w sali dydaktycznej CET udostępniony zostanie miłośnikom kolejnictwa muzealny księgozbiór podręczny. W efekcie wieloletniej działalności w Muzeum Kolei Wąskotorowej udało się zgromadzić pokaźny zasób cennych publikacji i materiałów o tematyce kolejowej, regionalnej i ekologicznej. Zespół ten jest aktualnie w końcowej fazie opracowywania i już niedługo będzie można z niego korzystać. W nieco dalszej perspektywie w jednej z sal CET przewidziane jest uruchomienie punktu gastronomicznego. Pozwoli on zatrzymać w muzeum gości na dłużej, jak również przyczyni się do bardziej kompleksowej obsługi ruchu turystycznego.

Od momentu uruchomienia CET Muzeum nieprzerwanie wspiera działalność organizacji pozarządowych z Sochaczewa i powiatu sochaczewskiego. Dzięki temu obiekty placówki tętnią życiem przez cały rok. Dla przykładu w rekordowym 2017 r. odbyło się łącznie 76 spotkań w budynku Centrum. Najwięcej, bo aż 28 wydarzeń, zaaranżowało Stowarzyszenie „Planszówki w Sochaczewie”. Wśród nich szczególnie dużym powodzeniem cieszyły się wakacyjne wieczorne spotkania dla miłośników gier planszowych. 19 spotkań zorganizowało Porozumienie Organizacji Pozarządowych Powiatu Sochaczewskiego (POPPS). Dzięki zaaranżowanym szkoleniom oraz poradnictwu prawnemu lokalne stowarzyszenia i fundacje miały okazję otrzymać wszechstronną pomoc w zakresie swojej działalności. Dzięki Fundacji „Wesoła Chata” w muzeum odbyło się 16 spotkań, wśród których na szczególną uwagę zasługiwał oblegany przez najmłodszych „Bal na wąskotorówce Ciuch-Ciuch” oraz projekt „Raczkujący artysta”, a także cykl „Sochaczew dzierga dla wcześniaków: Pogadamy, podziergamy”. Ponadto ośmiokrotnie w Muzeum gościło Stowarzyszenie „Kajakowcy Sochaczewa”, trzykrotnie Stowarzyszenie „Nad Bzurą” i dwukrotnie Grupa „Chusty Sochaczew”.

Od 2013 r. Muzeum Kolei Wąskotorowej buduje produkt turystyczny „Kolejką wąskotorową po wiedzę, relaks i radość”, w ramach którego podjęto współpracę z wieloma lokalnymi instytucjami i organizacjami, celem stworzenia zintegrowanej oferty dla turystów przybywających na teren ziemi sochaczewskiej. Podstawowym założeniem produktu jest połączenie wyjątkowego w skali Europy muzeum kolejnictwa z walorami Puszczy Kampinoskiej oraz ciekawą historią regionu. W ramach budowy niniejszego produktu pracownicy merytoryczni CET znacząco rozwinęli muzealną usługę przewodnicką i to zarówno w skansenie placówki czy w trakcie wycieczki pociągiem Retro, jak również poza terenem jednostki, w ramach prezentacji najciekawszych obiektów turystycznych Sochaczewa i okolic. W przyszłości planowana jest kooperacja z jak największą liczbą podmiotów, celem wzajemnej promocji oferty turystycznej każdego z partnerów, czy to poprzez druki ulotne, czy też internetowo. Do tego działania wykorzystany zostanie działający w CET Punkt Informacji Turystycznej. Ma być również wydany wspólny folder i inne materiały promocyjne. W dalszej perspektywie zamierzenia muzeum koncentrować się będą na skomunikowaniu wycieczki pociągiem Retro ze znajdującymi się niedaleko stacji i przystanków kolejki atrakcjami turystycznymi, takimi jak ruiny zamku książąt mazowieckich w Sochaczewie, Muzeum Ziemi Sochaczewskiej i Pola Bitwy nad Bzurą w Sochaczewie, Muzeum Dom Urodzenia Fryderyka Chopina i Park w Żelazowej Woli, kościół w Brochowie czy dwór w Tułowicach.

Otwarcie Centrum Edukacyjno-Turystycznego pozwoliło znacząco wzbogacić dotychczasową ofertę Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. Efektem jest znaczące zwiększenie atrakcyjności placówki, a w konsekwencji rekordy frekwencyjne. Zatem w 2017 r. pociągiem Retro podróżowało aż 14 845 pasażerów, czyli najwięcej w historii placówki. Do przewiezienia tej liczby turystów uruchomione zostało również rekordowe 98 pociągów pasażerskich. W tę dobrą tendencję wpisała się również całkowita liczba zwiedzających Muzeum, która w 2017 r. wyniosła aż 29 037 osób (łącznie z pasażerami pociągu Retro). Jest to najlepszy wynik od momentu objęcia stanowiska dyrektora przez Radosława Koniecznego (2014 r.), jak również czwarty w kolejności w całej historii Muzeum (rekordowe 33 554 zwiedzających pojawiło w 1998 r.).

Z pewnością jednak kluczowych wyzwań nie brakuje, zatem nie pozostaje nic innego, jak kontynuować pracę nad poprawą i udoskonalaniem oferty Muzeum Kolei Wąskotorowej wraz z Centrum Edukacyjno-Turystycznym.

Opracowanie Maria Fudała

FUNDUSZE POZYSKANE PRZEZ MUZEUM KOLEJNICTWA I STACJĘ MUZEUM

Pozyskiwanie funduszy przez Muzeum Kolejnictwa ze źródeł zewnętrznych rozpoczęło się w 2010 r. Miały na to wpływ dwa czynniki: stworzenie nowego zespołu pracowników, od kiedy dyrektorem został Ferdynand Ruszczyc (2008 r.), i objęcie stanowiska jego zastępcy przez Walentynę Rakiel-Czarnecką (2011 r.), która jako fachowiec od opracowywania wniosków starała się wykorzystywać możliwości uzyskania środków z różnych programów pomocowych, przeznaczonych zarówno na cele inwestycyjne, jak i programowe. Na początku były to nieznaczne kwoty, ale z każdym rokiem ich wysokość powiększała się w znacznym stopniu. Zdobyte finanse pozwalały na wykonywanie działań, które nie mogły być wspierane przez Samorząd Województwa Mazowieckiego – Organizatora Muzeum, ponieważ posiadane przez niego środki były przez kilka lat bardzo ograniczone z powodu wysokich wpłat do budżetu państwa tzw. janosikowego. Z tej przyczyny w placówce obowiązywał wówczas program oszczędnościowy.

W niniejszym rozdziale przedstawiamy z satysfakcją krótkie opisy projektów zrealizowanych przez Muzeum Kolejnictwa i Stację Muzeum zarówno w Warszawie, jak i w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. Prezentujemy również kilka wniosków, w których występowaliśmy o pozyskanie dużych kwot na realizację różnych zadań, głównie na zachowanie dziedzictwa kulturowego chronionego przez Muzeum. Dokumenty były opracowane przez pracowników przy dużym nakładzie pracy, ale niestety z powodów formalnych zostały one odrzucone przez komisje weryfikacyjne.

Mamy nadzieję, że lata doświadczeń w tym zakresie będą procentowały i pozwolą na pozyskiwanie kolejnych funduszy służących wykonywaniu szczytnych planów.

2010-2011

- **Nazwa zadania:** Projekt badawczo-konserwatorski pt. „Ocalić od zardzewienia – polsko-norweska wymiana doświadczeń w zakresie ratowania zabytków metalowych”
- **Instytucje dotujące:** Norweski Mechanizm Finansowy i Mechanizm Finansowy Państw EOG w ramach Funduszu Wymiany Kulturalnej
- **Operator:** Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego
- **Koszt całkowity:** 381 634 zł, z czego 10% stanowił wkład własny
- **Okres realizacji:** listopad 2010 r. – październik 2011 r.

Zasadniczym celem projektu było rozwinięcie współpracy oraz wymiany wiedzy i doświadczeń między konserwatorami zabytków, naukowcami i pracownikami Muzeum Kolejnictwa w Warszawie w zakresie ochrony i konserwacji metalowych zabytków techniki w warunkach ich ekspozycji na świeżym powietrzu. Wiedza ta w dalszej perspektywie miała posłużyć ochronie zabytkowych lokomotyw ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie przed zachodzącymi w nich procesami korozji, typowymi dla obiektów metalowych eksponowanych na świeżym powietrzu. Pełna znajomość szkodliwych nawarstwień powstałych lub właśnie powstających na zabytkach metalowych umożliwiła bowiem właściwy wybór procedur konserwacji i aktywnego działania w celu pełnego zachowania wartości historycznych zabytków.

Partnerem w projekcie był Norweski Instytut Badań Powietrza NILU, jeden z wiodących instytutów badawczych w Europie zajmujących się wpływem środowiska naturalnego i atmosfery m.in. na dziedzictwo kultury. Do projektu zaproszeni zostali także naukowcy z Instytutu Optoelektroniki Wojskowej Akademii Technicznej (WAT) oraz Międzyuczelnianego Instytutu Konserwacji i Restauracji Dzieł Sztuki (MIK-ASP). Projekt miał charakter interdyscyplinarny, łączył szeroką wymianę najnowszych naukowych metodyk badawczych z aktualną wiedzą konserwatorską i praktyką muzealną.

Badania były prowadzone równolegle przez naukowców z Polski oraz Norwegii i polegały na wykonywaniu pomiarów na tzw. próbkach historycznych, wyselekcjonowanych na wybranych lokomotywach z kolekcji Muzeum usytuowanych w dwóch lokalizacjach – w Warszawie i w Sochaczewie, oraz na przygotowanych, tożsamyh z historycznymi, współczesnych próbkach metali – stali węglowej i żeliwa. Wy-

niki badań określiły stan zanieczyszczenia powietrza w skansenach, a także ujawniły wpływ tych zanieczyszczeń na jednostki taboru. Pozwoliło to na porównanie warunków atmosferycznych w środowiskach – wielkomijskim i podmiejskim. Pozyskana wiedza posłużyła Muzeum Kolejnictwa do sformułowania zaleceń dotyczących długofalowego planu konserwacji i ochrony jednostek taboru przed zachodzącymi w nich procesami korozji, typowymi dla obiektów metalowych, stojących na powietrzu.

Punktem kulminacyjnym projektu była zorganizowana październiku 2011 r. w Warszawie i Sochaczewie dwudniowa, międzynarodowa konferencja – workshop – z udziałem naukowców z Polski, Norwegii, Francji i Anglii. W ramach działań promocyjnych opis i wyniki projektu były publikowane na stworzonej w tym celu stronie internetowej www.ocalicodzardzewienia.pl, a także ukazały się w formie artykułów w gazetach i czasopismach oraz na billboardach. Stworzono także lekcję on-line dla dzieci i młodzieży na tematy związane z korozją.

Abstrakt, opisujący założenia i wyniki projektu, został zgłoszony i przyjęty na prestiżową konferencję LACONA (IX edycja Londyn, 7-10 września 2011) zorganizowaną przez Department of Conservation and Scientific Research przy British Museum we współpracy z ośrodkiem The Centre for Sustainable Heritage przy University College London i promowany przez pracowników Muzeum Kolejnictwa, NILU i MIK-u na towarzyszącej wydarzeniu wystawie posterowej w British Museum. W roku następnym, po kwalifikacji przez recenzentów, wyniki projektu ukazały się w publikacji pokonferencyjnej.

2011

- **Nazwa zadania:** Konkurs pt. „Dlaczego kolej jest ekologiczna?”
- **Instytucja dotująca:** Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie
- **Koszt całkowity:** 24 020 złotych netto. **Kwota dofinansowania:** 18 000 złotych netto
- **Okres realizacji:** druga połowa 2011 r.

Adresatem konkursu byli uczniowie i nauczyciele szkół podstawowych i gimnazjów województwa mazowieckiego. Przesłaniem konkursu była popularyzacja w środowisku szkolnym wiedzy o transporcie kolejowym, jego ekologicznych aspektach, porównanie z innymi środkami komunikacji, zanieczyszczającymi środowisko naturalne. Konkurs spotkał się z dużym zainteresowaniem odbiorców, czego dowodem jest liczba uczestników: 313 uczniów i 9 nauczycieli z 18 szkół, w tym z 5 gimnazjów. Liczba zgłoszonych prac wykonanych przez uczestników: 42 plakaty, 5 makiet, gra edukacyjna, komiks, puzzle, 33 płyty z prezentacjami multimedialnymi, 9 scenariuszy lekcji muzealnych, opracowanych przez nauczycieli. Wiele prac prezentowało wysoki poziom artystyczny i edukacyjny. Przyznano 42 nagrody w postaci aparatów fotograficznych, namiotów, odtwarzaczy blu-ray, MP4, zegarków.

Muzeum zorganizowało dla uczestników konkursu lekcje o przedmiotowej tematyce, a prace konkursowe były wykorzystywane przez długi czas przez Dział Edukacji podczas lekcji muzealnych pn. „Dlaczego kolej jest ekologiczna?”

- **Nazwa zadania:** Konkurs pt. „Prezentacja zbiorów Muzeum w postaci cyfrowej”
- **Instytucja dotująca:** Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego
- **Koszt całkowity:** 156 500 złotych netto. **Kwota planowanego dofinansowania:** 117 375 złotych

Wniosek na dofinansowanie zadania w ramach programu pt. „Rozwój infrastruktury kultury”. Zakładano wprowadzenie do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie nowoczesnych technik prezentowania zbiorów dziedzictwa kulturowego w formie multimedialnej. Wniosek nie przeszedł weryfikacji.

2012

- **Nazwa zadań:** „Stoisko promocyjne – Dzień Ziemi 2012” i „Ekologiczne Lato na Głównym”
- **Instytucja dotująca:** Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie
- **Kwota dofinansowania:** 20 236 złotych netto
- **Okres realizacji:** luty-wrzesień 2012 r.

Dofinansowanie przeznaczono na organizację stoiska na „Dniu Ziemi”, organizowanego na Polu Mokotowskim w Warszawie. Otrzymała się na nim prezentacja specjalnie wykonanych 10 tablic na piankach,

wyjaśniających, dlaczego kolej uznawana jest za najbardziej ekologiczny środek transportu. Informowały one o różnicach między parowozem, spalinowozem i elektrowozem; kolejach przyszłości, tj. pociągach napędzanych energią słoneczną i pochodzącą z odnawialnych źródeł, tzw. kolei magnetycznej i pociągach recyklingowanych. Po tym wydarzeniu były one udostępniane m.in. przy realizacji drugiego zadania, w ramach którego odbywały się w wakacje „Ekologiczne Weekendy” i „Ekologiczne Lato na Głównym” w placówkach muzealnych w Warszawie i w Sochaczewie. W programie znalazły się też pogadanki, gry i zabawy.

Dodatkowo ze środków WFOŚiGW zorganizowano konkurs dla uczestników warsztatów (dzieci i młodzież). Ich zadaniem było napisanie wiersza nt. ekologii na kolei. Nagrodą była wycieczka pociągiem Retro z Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie do Kampinoskiego Parku Narodowego, która odbyła się 1 września 2012 r.

2013

- **Nazwa zadania:** „Kolej przyjazna środowisku”
- **Instytucja dotująca:** Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie
- **Koszt całkowity:** 6591 złotych netto. **Kwota dofinansowania:** 3046 złotych netto
- **Okres realizacji:** luty-kwiecień 2013 r.

Organizacja stoiska promocyjnego Muzeum podczas „Dnia Ziemi”, organizowanego na Polu Mokotowskim w Warszawie. Przyznana kwota została wydatkowana m.in. na opracowanie 10 plasz dot. elektroodpadów, przewodniego tematu wydarzenia. Tablice były później wielokrotnie wykorzystywane w programie edukacyjnym placówek – w Warszawie i w Sochaczewie. Pieniądze wydatkowano także na wydanie 8-stronicowej ulotki formatu A-5 w nakładzie 3000 egz., dystrybuowanej bezpłatnie podczas tego wydarzenia i w Muzeum. Za środków własnych zakupiono namiot, używany później wielokrotnie na imprezach, organizowanych przez placówki w Warszawie i w Sochaczewie.

- **Nazwa zadania:** „Multimedialne Muzeum”
- **Instytucje dotujące:**
 1. Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. **Kwota:** 80 000 złotych netto
 2. Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 43 875 złotych netto.
- **Okres realizacji:** kwiecień-grudzień 2013 r.

W ramach obu zadań projektu wyposażono sale wystawowe w sprzęt multimedialny, na który składały się m.in.: serwer multimedialny, 2 monitory 22” dotykowe, 2 ekrany telewizyjne 50”, 2 rzutniki obrazu, 2 kolumny audio, 1 wzmacniacz audio, 4 terminale komputerowe, infokiosk, rozdzielacz sygnału audio-wideo, CMS infokiosku z aplikacją generowania, zasilacz awaryjny, szafa do montażu serwera oraz sprzęt do instalacji wymienionych urządzeń.

Realizacja tego projektu umożliwiła zaprezentowanie zdigitalizowanych zbiorów kolejowego dziedzictwa kulturowego. Wprowadzenie obrazu, filmu i dźwięku do ekspozycji stałych i czasowych uatrakcyjniło ich formę oraz wzbogaciło treść merytoryczną. Otagowanie zbiorów kodami QR oraz instalacja punktów dostępu do sieci internetowej sprawiła, że zwiedzający otrzymali szansę na zapoznanie się z dodatkowymi opisami oraz materiałami audiowizualnymi ekspozycji z poziomu swoich smartfonów.

- **Nazwa zadania:** „Renowacja i konserwacja pociągu pancernego Muzeum Kolejnictwa w Warszawie”
- **Instytucje dotujące:**
 1. Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. **Kwota:** 80 000 złotych netto
 2. Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 18 587 złotych netto
- **Okres realizacji:** wrzesień-grudzień 2013 r.

Dzięki realizacji tego zadania poddano konserwacji jeden z najcenniejszych obiektów w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie – pociąg pancerny, składający się z 2 jednostek: lokomotywy spalinowej produkcji niemieckiej z 1942 r. i wagonu artyleryjskiego pochodzenia sowieckiego (rok produkcji niezany).

Podczas pracy konsultowano się z ekspertami od konserwacji metalu i konserwatorami z Muzeum Wojska Polskiego (w zakresie farb i kolorystyki pojazdu). Planowane cele zostały w większości osiągnięte. Poddano remontowi i konserwacji powłoki zewnętrzne i wewnętrzne. Położono nowe podkłady i farbę

powierzchniową. Uruchomiono wszystkie włązy i luki. Założono oświetlenie we wnętrzu i podłączono sieć zasilania z zewnątrz prądem 230 V.

W trakcie prac uwidoczniły się pierwotne uszkodzenia pociągu, których część została wyremontowana. Inne były na tyle poważne, że nie można było ich zlikwidować z powodu wysokich kosztów napraw lub braku celowości uruchamiania pewnych części.

2013-2014

- **Nazwa zadania:** „Modernizacja i adaptacja budynku po dawnym przedszkolu na cele statutowe Muzeum Kolejnictwa w Warszawie – Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie” w ramach Priorytetu VI „Wykorzystanie walorów naturalnych i kulturowych dla rozwoju turystyki i rekreacji”, Działanie 6.2 „Turystyka”
- **Instytucje dotujące:**
 1. Ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013 za pośrednictwem Mazowieckiej Jednostki Wdrażania Projektów Unijnych. **Kwota:** 497 024 złotych netto (85% dofinansowania)
 2. Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 87 710 złotych na wkład własny
- **Okres realizacji:** kwiecień 2013 – grudzień 2014 r.

Z powodu skromnych warunków lokalowych nie było możliwości prowadzenia całorocznej działalności edukacyjnej, dlatego celem tego projektu było wyremontowanie budynku po dawnym przedszkolu, zlokalizowanego na działce Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie i zaadaptowanie go na cele statutowe tej placówki.

Nowej powierzchni wymagała opracowana w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie już w 2011 r. koncepcja stworzenia produktu turystycznego pt. „Kolejką Wąskotorową po wiedzę, relaks i radość”, wzbogacającego propozycje turystyczne Mazowsza o unikatową atrakcję w skali Europy – nowoczesne muzeum kolei wąskotorowej. Pomysł ten został zgłoszony do „Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego” oraz do „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego”.

Budynek przedszkolny od dawna nie funkcjonował, pełnił funkcję magazynu dla Muzeum. Zaadaptowanie go na cele związane z działalnością muzealną było jedyną szansą wykorzystania go. Z myślą o nowej funkcji nazwano go Centrum Edukacyjno-Turystyczne i w ramach tego projektu wykonano następujące prace: murarskie (wyburzenie ścian, budowa nowych ścian działowych), malarskie, elektryczne, hydrauliczne przy instalacji wodnej i kanalizacyjnej, wymianę podłóg, założenie instalacji przeciwpożarowej, wymianę stolarki okiennej i drzwiowej. Od zewnątrz obłożono ściany płytami kartonowo-gipsowymi i przystosowano obiekt dla osób niepełnosprawnych, co zapewniła zewnętrzna pochylnia z różnicą poziomów ok. 60 cm, odpowiednio szerokie przejścia pomiędzy pomieszczeniami, nowoczesna toaleta. Zmodernizowana powierzchnia obiektu wyniosła 830 m². Zaadaptowano ją na 2 pomieszczenia wystawowe łącznie o wielkości 200 m², salę edukacyjną (100 m²), salę konferencyjną (70 m²), biura, recepcje dla turystów, punkt informacji turystycznej, kasę, sklep muzealny, magazyn (100 m²).

W celu promocji tego projektu z pieniędzy dotacji wykonano 2 produkty pt. „Sochaczewska Kolej Wąskotorowa”. Były to:

- film, który został zamieszczony na stronie internetowej Muzeum Kolejnictwa
- folder w trzech wersjach językowych (polska, angielska, niemiecka) w nakładzie 30 000 egz. z bogatym materiałem zdjęciowym.

Powyższe materiały bardzo przyczyniły się do rozreklamowania nowego Centrum Edukacyjno-Turystycznego i samego Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie.

2014

- **Nazwa zadania:** „Infrastruktura terenowa służąca edukacji ekologicznej w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, pn. «Wąskotorówką do Puszczy»”
- **Instytucja dotująca:** Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie
- **Kwota:** 45 500 złotych netto
- **Okres realizacji:** kwiecień-wrzesień 2014 r.

W ramach zadania wykonano ścieżkę, której tematyka dotyczy ekologicznych środków transportu oraz fauny i flory pobliskiego Kampinoskiego Parku Narodowego, ochrony jego środowiska. Głównym celem projektu było poszerzenie oferty edukacyjnej, realizowanej w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. Skierowana jest ona głównie do grup dzieci i młodzieży, a także do rodziców, zwiedzających z dziećmi indywidualnie. Rozbudza w odbiorcach pozytywne emocje, które budują szacunek do środowiska naturalnego. W ramach projektu zostały opracowane scenariusze lekcji muzealnych.

W skład infrastruktury terenowej weszły ławostoły z zadaszeniem (przeznaczone do organizowania zajęć manualnych) oraz różnej wielkości i form konstrukcje drewniane, wyposażone w elementy gier i zabaw edukacyjnych (interaktywne, z przesuwными lub obracanymi elementami). Łącznie wykonano: 6 konstrukcji z grą dydaktyczną, 4 tablice tematyczne, 2 terenowe pomoce dydaktyczne, 5 wiat z ławostołami.

- **Nazwa zadania:** Zeszyt edukacyjny pt. „Dlaczego kolej jest ekologiczna?”
- **Instytucja dotująca:** Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie
- **Kwota:** 13 860 złotych netto
- **Okres realizacji:** październik-grudzień 2014

Realizacja wielostronicowego, kolorowego wydawnictwa w celu rozbudzenia zainteresowania środowiskiem przyrodniczym, poznania różnorodności flory i fauny Kampinoskiego Parku Narodowego. Po lekturze czytelnicy mieli możliwość zdobycia świadomości ekologicznej, efektem czego jest postępowanie zgodnie z ekologią, tj.: dbałość o czystość środowiska, niehałasowanie w lesie, wybieranie ekologicznych środków transportu.

2015

- **Nazwa zadania:** „Wyposażenie zmodernizowanych powierzchni muzealnych i dydaktyczno-konferencyjnych w Oddziale Muzeum Kolejnictwa w Warszawie” w ramach Priorytetu VI „Wykorzystanie walorów naturalnych i kulturowych dla rozwoju turystyki i rekreacji”, Działanie 6.1 „Kultura”
- **Instytucje dotujące:**
 1. Ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013 za pośrednictwem Mazowieckiej Jednostki Wdrażania Projektów Unijnych. **Kwota:** 444 185 złotych netto
 2. Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 332 272 złotych netto
- **Środki własne:** 4100 złotych netto
- **Okres realizacji:** 2015

- **Nazwa zadania:** „Wyposażenie sal wystaw i centrum edukacji”
- **Instytucje dotujące:**
 1. Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. **Kwota:** 80 000 złotych netto
 2. Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 26 607 złotych netto
- **Okres realizacji:** marzec-grudzień 2015

Realizacja obu projektów była kontynuacją zadania z lat 2013-2014 pt.: „Modernizacja i adaptacja budynku po dawnym przedszkolu na cele statutowe Muzeum Kolejnictwa w Warszawie – Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie”. Warunkiem uruchomienia obiektu było urządzenie wewnątrz sal: wystawowych, konferencyjnej, centrum edukacji, pomieszczeń biurowych i magazynowych oraz punktu informacji turystycznej. Łączna powierzchnia pomieszczeń wyniosła 830 m².

Zakres prac pierwszego projektu był bardzo rozległy. Na początku wykonano dokumentację projektową, na podstawie której zainstalowano systemy (oświetlenia wewnętrznego i zewnętrznego, telewizji dozorowanej CCTV, wykrywania pożarów); zakupiono sprzęt elektroniczny, komputerowy i konferencyjny; wyposażono dwie sale wystawowe w ekspozytory i gabloty z oświetleniem; zakupiono wykładowe i meble (regaly, szafy, biurka, stoły, krzesła, wyposażenie kuchni). Wybudowano parking dla niepełnosprawnych. Dofinansowanie z Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego przeznaczone na: system antywłamaniowy, regaly magazynowe, stoły, gabloty, szafy ekspozycyjne, sztalugi, wyposażenie sal wystaw czasowych w ramy, system zawieszania obrazów, zasłony na okna oraz zakup laptopów.

Wyposażenie i zagospodarowanie nowej przestrzeni umożliwiło Muzeum eksponowanie znacznej części magazynowanych dotychczas eksponatów, organizację zajęć edukacyjnych dla dzieci i młodzieży, zarządzanie spotkań tematycznych z miłośnikami kolei i konferencji naukowych z obszaru działalności muzeów techniki oraz innych wydarzeń o charakterze edukacyjno-naukowym. Obiekt pn. Centrum Edukacyjno-Turystyczne został oficjalnie otwarty w listopadzie 2015 r. Tutaj zostało uruchomione główne wejście do Muzeum (ul. Licealna). Stwarza to lepsze warunki parkowania samochodów.

- **Nazwa zadania:** Wystawa czasowa pt. „170 lat Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej”
- **Instytucje dotujące:**
 1. Narodowe Centrum Kultury. **Kwota:** 45 000 złotych netto
 2. Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 32 683,25 złotych
- **Okres realizacji:** wrzesień-listopad 2015

Dofinansowanie wydatkowano na opracowanie projektów i wykonanie aranżacji wnętrz wystawienniczych przez zastosowanie wysmakowanej oprawy graficznej. Efektem tego była wystawa odmienna od dotychczasowych, prezentująca bardzo wysoki poziom merytoryczny.

Zaplanowane cele zostały osiągnięte, ukazano aspekt techniczny (powstawanie kolei, rozwiązanie technologiczne, warsztaty, budownictwo), kulturotwórczy (szkolnictwo kolejowe, rozwój architektury, ważne postacie z polskiej historii związane z koleją) oraz społeczno-polityczny (organizacje pracownicze, kasy zapomogowe, wielkie rody związane z „wiedenką”). Zastosowano wielkoformatowe wydruki, multimedia, prezentacje na specjalnie do tego zakupionym ekranie dotykowym. W ramach promocji wystawy wykonano: baner zewnętrzny (2x3 m), plakaty (15 egz.), zaproszenia (350 egz.), ulotki (3000 egz.) i 36-stronicowy katalog (500 egz.). Wernisaż wystawy odbył się 29 października 2015 r., a była czynna do 30 kwietnia 2016 r.

2015-2016

- **Nazwa zadania:** „Remont parowozu Px29-1704”
- **Instytucja dotująca:** Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 600 000 złotych netto
- **Okres realizacji:** listopad 2015 – grudzień 2016

Remont zabytkowego parowozu wąskotorowego Px29-1704 – unikalnego zabytku techniki w skali Europy. Parowozy z tej serii (przed II wojną światową Wp29) były produkowane przez Warszawską Spółkę Akcyjną Budowy Parowozów w latach 1929-1931, jako typ Dh2-WILNO. Powstało wówczas 21 takich jednostek. Lokomotywa osiągała maksymalną prędkość 35 km/h i moc 180 KM, przy 28,5 t masy z tendrem, nadciśnieniu pary w kotle rzędu 13 atm.

Poddany remontowi parowóz jest jednym z dwóch, które znalazły swoją „przystań” w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie i są to jedyne w Polsce zachowane jednostki serii Px29. Parowóz „pod parą” stanowił bardzo dużą atrakcję dla turystów, podróżujących muzealnymi wagonami na tradycyjnej trasie Sochaczew Wąskotorowy – Wilcze Tułowskie – Tułowice – Sochaczew Wąskotorowy do 2011 r. Niestety z powodu zniszczenia materiału, wieloletniej eksploatacji został trwale uszkodzony. Naprawę Px-a wykonało Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku z siedzibą w Jaworzynie Śląskiej. Jej przedmiotem było wykonanie czwartego poziomu utrzymania eksponatu w połączeniu z rewizją wewnętrzną i próbą ciśnieniową kotła.

Koszt remontu wyniósł 600 000 złotych, ale Muzeum Kolejnictwa z powodu postawienia placówki w stan likwidacji uregulowało I ratę w wys. 200 000 złotych. Następnie remont został przejęty przez Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, który dokonał rozliczenia z wykonawcą.

2016

- **Nazwa zadania:** Organizacja konkursu fotograficznego pt. „Zielony pociąg Retro do Puszczy”
- **Instytucja dotująca:** Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie
- **Kwota:** 3003 złotych netto. **Wkład własny:** 365 złotych netto
- **Okres realizacji:** kwiecień-grudzień 2016

Realizacją tego zadania zajmowało się Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, które w sezonie organizuje wycieczki zabytkowym pociągiem Retro z siedziby placówki (Sochaczew Wąskotorowy) do Kampinoskiego Parku Narodowego. Potencjalnymi uczestnikami konkursu byli uczestnicy podróżujący pociągiem, miłośnicy turystyki, krajoznawstwa oraz ekologii.

Regulamin konkursu został umieszczony na stronie internetowej Muzeum i od sierpnia do listopada chętni mogli nadsyłać swoje prace. Komisja konkursowa wyłoniła dziewięciu zwycięzców w trzech kategoriach wiekowych: dzieci (7-12 lat), młodzież (13-18 lat) oraz osoby pełnoletnie. Uroczysta gala wręczenia nagród odbyła się 3 grudnia 2016 r. w Centrum Edukacyjno-Turystycznym w Sochaczewie. Wszystkie zdjęcia były publikowane na stronie internetowej Muzeum, a wybrane na łamach muzealnego biuletynu pt. „Stacja Muzeum” nr 2/2016.

- **Nazwa zadania:** Organizacja konferencji pt. „Znaczenie miejsc przyrodniczo cennych oraz edukacji ekologicznej w turystyce”
- **Instytucja dotująca:** Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie
- **Kwota:** 10 735 złotych netto. **Wkład własny:** 1300 złotych netto
- **Okres realizacji:** kwiecień-grudzień 2016

Zadanie to zrealizowało Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie przy udziale pracowników Stacji Muzeum w Warszawie. Konferencja odbyła się 19 października 2016 r. w sali konferencyjnej Centrum Edukacyjno-Turystycznego. W trzech panelach zaprezentowało się dziewięciu prelegentów, którzy poruszyli wiele tematów związanych z Puszcą Kampinoską, m.in.: jej bogactwo naturalne i prowadzoną tu edukację, zagadnienie turystyki zrównoważonej w dolinie środkowej Wisły w okolicach Warszawy; znaczenie turystyki w edukacji ekologicznej i jako źródła informacji o środowisku. Problematyka dot. także wykorzystania przez Muzeum walorów przyrodniczych do wykreowania produktu turystycznego pt. „Koleją wąskotorową po wiedzę, relaks i radość” oraz realizacji edukacji ekologicznej.

W ramach projektu został wydany folder pt. „Sochaczewska Kolej Wąskotorowa”, nakład 1000 egz. Jego atutem była prezentacja unikatowych zdjęć flory i fauny, zakupionych z Kampinoskiego Parku Narodowego. Ukazało się także w liczbie 500 egz. wydawnictwo pokonferencyjne, publikujące wszystkie referaty, wygłoszone podczas spotkania.

- **Nazwa zadania:** „Zapomniane skarby – zdigitalizowane i udostępnione w Stacji Muzeum”
- **Instytucje dotujące:**
 1. Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. **Kwota:** 340 000 złotych netto
 2. Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 60 000 złotych netto
- **Okres realizacji:** czerwiec-grudzień 2016

Stacja Muzeum przejęła zbiory po zlikwidowanym Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i od razu stanęła przed dużym wyzwaniem, jakim była digitalizacja wybranych eksponatów. Realizacja projektu była wieloetapowa. Na początku zostały wytypowane kategorie zbiorów i w ich ramach podane liczby eksponatów do digitalizacji. Pod uwagę wzięto kryteria: zabytkową wartość eksponatów, wysokość kosztów związanych z digitalizacją, możliwości zarówno poddania ich temu procesowi, jak i eksponowania w wersji elektronicznej. Na podstawie tych wytycznych zespół pracowników wybrał do digitalizacji następujące eksponaty:

- 25 egzemplarzy map i planów,
- 3000 klitek negatywów fotograficznych,
- 500 sztuk pocztówek, rycin, biletów, dyplomów i patentów,
- 250 kart dokumentacji technicznej,
- 10 albumów ze zbiorów bibliotecznych,
- 250 eksponatów artystyczno-historycznych w technologii 360°.

Zostały przeprowadzone dwa postępowania przetargowe. W wyniku pierwszego zakupiono: platformę cyfrową z oprogramowaniem i aplikacje do dwóch infokiosków. Portal do udostępniania i prezentacji zasobów muzealnych pozwolił na łatwą publikację zdjęć, albumów, dokumentów technicznych oraz obiektów 360°. Drugi przetarg wyłonił wykonawcę digitalizacji ww. obiektów. Na ten proces składały się następujące czynności: skanowanie, wprowadzanie niezbędnych metadanych oraz zapis cyfrowych rezultatów. Wybrane eksponaty dodatkowo zostały poddane fumigacji, tj. usunięciu z ich powierzchni

szczepów grzybów, bakterii i innych drobnoustrojów. W tym celu umieszczono je w tzw. komorze fumigacyjnej o obniżonym ciśnieniu przez zastosowanie odpowiedniego gazu. Po otrzymaniu zdigitalizowanych plików grupa pracowników Muzeum dokonała połączenia obrazów z opisami i umieściła je na platformie cyfrowej. Stąd za pomocą programu i interfejsu zostały przeniesione na specjalnie przygotowaną stronę internetową – www.cyfrowa.stacjamuzeum.pl.

W efekcie tego zadania został osiągnięty jego cel, tj. zwiększenie dostępu do zasobów muzealnych znajdujących się w naszej placówce. Każdy internauta, z dowolnego punktu na świecie, może zapoznać się ze zdigitalizowanym zbiorem, co służy popularyzacji Muzeum i stanowi inspirację do zaplanowania tradycyjnego zwiedzania. Dziennikarze, naukowcy oraz pracownicy placówek kultury i edukacji po odpowiednim zalogowaniu się mogą pobierać wybrane pliki.

- **Nazwa zadania:** „Zagospodarowanie terenu wokół Centrum Edukacyjno-Turystycznego”
- **Instytucja dotująca:** Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 45 715 złotych netto
- **Okres realizacji:** wrzesień-grudzień 2016

W ramach zadania wykonano przy Centrum Edukacyjno-Turystycznym w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie peron przy wschodniej elewacji budynku wraz z czynną bocznicą wąskotorową o długości 100 metrów. Jest to pierwszy od ponad dwudziestu lat nowy odcinek toru, wzniesiony na sochaczewskiej kolei wąskotorowej. Pozwala to na efektywniejsze aranżowanie zajęć dydaktycznych, animacji oraz różnych eventów z wykorzystaniem zabytkowego taboru kolejowego, takich jak np. lekcja muzealna w wagonie osobowym. Lokalizacja peronu w pobliżu sal ekspozycyjnych oraz w prostej linii od sali edukacyjnej i szatni, umożliwia realizację zajęć bez konieczności pokonywania dużych odległości. Architekturę peronu uzupełniono, instalując stylowe lampy oświetleniowe.

Rozbudowano układ komunikacyjny, prowadzący z historycznej części muzealnego skansenu do Centrum, przez utwardzenie placu i wzniesienie ciągów pieszych z kostki brukowej. Dzięki temu powstał punkt zborny dla turystów podróżujących pociągiem Retro, a organizacja imprez plenerowych odbywa się z zachowaniem wymaganych norm.

- **Nazwa zadania:** „Kolej na podróż w czasie”
- **Instytucja ogłaszająca konkurs:** Mazowiecka Jednostka Wdrażania projektów Unijnych w Warszawie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego, nr RPOWM/5.3./2016, Priorytet V Gospodarka Przyjazna Środowisku, Działanie 5.3. Dziedzictwo Kulturowe. Zwiększona dostępność oraz rozwój zasobów kulturowych regionu
- **Przewidywany koszt:** 3 500 000 złotych netto, **w tym dotacja:** 2 800 000 złotych netto
- **Wkład własny:** 700 000 złotych netto z darowizny Fundacji Grupy PKP S.A.
- **Przewidywany okres realizacji:** IV kwartał 2016 – IV kwartał 2018

Celami projektu były: digitalizacja części zbiorów wraz z ich udostępnieniem, modernizacja wystaw stałych w Warszawie i w Sochaczewie oraz stworzenie platformy cyfrowej umożliwiającej elektroniczne udostępnienie zbiorów poprzez urządzenia multimedialne oraz stronę internetową. Wniosek nie przeszedł weryfikacji.

- **Nazwa zadania:** „Stacja Muzeum – renowacja i konserwacja zabytkowego taboru kolejowego”
- **Instytucja ogłaszająca konkurs:** Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020; Działanie 8.1 Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury; Priorytet VIII Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury
- **Przewidywany koszt:** 16 669 000 złotych netto, **w tym dotacja:** 13 335 200 złotych netto
- **Wkład własny:** 3 333 800 złotych netto
- **Przewidywany okres realizacji:** IV kwartał 2016 – IV kwartał 2020

Projekt zakładał renowację i konserwację 55 zabytkowych jednostek taboru, głównie: parowozów, lokomotyw spalinowych i wagonów – osobowych, towarowych oraz specjalnego przeznaczenia (np. chłodnia, pług odśnieżny Birke, wagon kolei szynowo-liniowej Gubałówka). Zakładano, że część taboru (cztery parowozy, jedna lokomotywa spalinowa i dziesięć wagonów) zostanie poddana naprawie o poziomie P4 lub P5 do jazdy czynnej pociągiem turystycznym retro. Pozostałe miały być odrestaurowane na

ekspozycję stałą w nowej siedzibie Stacji Muzeum, która miała powstać na warszawskich Odolanach.

Wytypowane do projektu ekspozycji pochodzą w większości z wystawy plenerowej (tzw. skansen) mieszczącej się na terenie siedziby głównej Stacji Muzeum w Warszawie oraz oddziału Stacji Muzeum w Sochaczewie (Muzeum Kolei Wąskotorowej). Niektóre znajdują się w użyczeniu w innych muzeach kolejowych w kraju, jak np. wagon Wirtemberg, pług odśnieżny lub wagon wąskotorowy z Gubałówki. Realizacja zadania była zaplanowana na kilka etapów, w tym: przygotowanie niezbędnej dokumentacji projektowej, przeprowadzenie postępowań przetargowych, podpisanie umów z wykonawcami, transport jednostek do wykonawców, naprawy, w tym rewizja kotłów w parowozach, konserwacje, powrót taboru do miejsca przeznaczenia, zabezpieczenie przed kradzieżą i zniszczeniem. Wniosek nie przeszedł weryfikacji.

2017

- **Nazwa zadania:** „Wizyta przedstawicieli polskiej instytucji w Norwegii, Islandii albo Liechtensteinie”
- **Instytucja dotująca:** Fundusz Współpracy Dwustronnej – część „b” dla Programu „Konserwacja i re-witalizacja dziedzictwa kulturowego” w ramach Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2009-2014
- **Kwota:** 9540 złotych brutto
- **Okres realizacji:** listopad-grudzień 2017 r.

W ramach zadania została zorganizowana wizyta studyjna trzech pracowników Stacji Muzeum w dniach 21-23 listopada 2017 r. w Muzeum Wojny w Narwiku. Instytucja ta, której nowa siedziba została otwarta 7 lipca w 2016 r., jest obecnie nowoczesnym muzeum o profilu inżynieryjno-technicznym, w nowatorski sposób prezentującym historię II wojny światowej.

Gospodarze podzielili się z uczestnikami wizyty swoimi doświadczeniami w zakresie budowy nowej siedziby muzeum, metod nowoczesnej aranżacji wnętrz i adaptacji przestrzeni, sposobów wykorzystywania multimedialnych ekspozycji w oparciu o ekspozycje związane z tematyką historyczną i techniczną przy wykorzystaniu filmu, dźwięku i nowych technologii. Przekazali także wiedzę na temat metod konserwacji i magazynowania ekspozycji o profilu technicznym zbliżonym do tematyki kolekcji Stacji Muzeum.

W zamian strona polska przedstawiła gospodarzom prezentację na temat Stacji Muzeum i jej zbiorów zgromadzonych zarówno w siedzibie głównej w Warszawie, jak i oddziale kolei wąskotorowej w Sochaczewie, a także opowiedziała o działalności kulturalno-edukacyjnej Stacji Muzeum, jaką jest m.in. pociąg Retro i organizowanie różnych wydarzeń, w tym wystaw. Norwegowie byli pod ogromnym wrażeniem posiadanej przez Stację Muzeum ekspozycji parowozów i wagonów.

Dzięki tej wizycie zostały nawiązane kontakty i współpraca w zakresie wymiany wiedzy i doświadczeń, która w przyszłości może zaowocować dalszą współpracą (np. przyjazdem gospodarzy do Stacji Muzeum i wspólną realizacją projektów).

- **Nazwa zadania:** „Wizyta przedstawicieli polskiej instytucji w Norwegii, Islandii albo Liechtensteinie”
- **Instytucja dotująca:** Fundusz Współpracy Dwustronnej – część „b” dla Programu „Konserwacja i re-witalizacja dziedzictwa kulturowego” w ramach Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2009-2014
- **Kwota:** 12 720 złotych
- **Okres realizacji:** listopad-grudzień 2017 r.

W ramach zadania została zorganizowana wizyta studyjna trzech pracowników Stacji Muzeum w dniach 27-30 listopada 2017 r. w Norwegii. W ramach tego wyjazdu odwiedzili oni dwie instytucje: Muzeum Oslo wraz z jednym z jego oddziałów (Intercultural Museum) oraz Muzeum Pracowników Przemysłu w Vemork (Rjukan). To ostatnie mieści się w poprzemysłowej fabryce i wpisane jest do rejestru Europejskiego Szlaku Dziedzictwa Przemysłowego. Pracownicy wyżej wymienionych placówek oprócz zaprezentowania zbiorów muzealnych poruszyli również ważne kwestie, takie jak: sposoby ich przechowywania, znakowania i identyfikacji, nowoczesne, multimedialne sposoby ekspozycjonowania (Intercultural Museum), zarządzanie kolekcją archiwaliów za pomocą systemów informatycznych Spectrum oraz Premium, konserwacja metodą liofilizacji i digitalizacja za pomocą sprzętu fotograficznego

najwyższej jakości. W Vemork efektem tego jest przeszło 500 000 zdigitalizowanych materiałów archiwalnych, głównie zdjęć.

Dla przedstawicieli Stacji bardzo istotne było zapoznanie się ze sposobami dbałości o maszyny i urządzenia techniczne w Rjukan oraz lokomotywy spalinowe i elektryczne na stacji promu kolejowego w Mael będącej oddziałem tego muzeum. Bardzo pozytywnie ocenili oni funkcjonowanie tamtejszego, bogato wyposażonego warsztatu kolejowego, w którym są dostępne wszystkie narzędzia niezbędne do konserwacji i bieżących napraw taboru.

W zamian strona polska przedstawiła stronie norweskiej prezentację na temat Stacji Muzeum i jej zbiorów zgromadzonych w siedzibie głównej w Warszawie oraz oddziale kolei wąskotorowej w Sochaczewie, a także opowiedziała o działalności kulturalno-edukacyjnej Stacji Muzeum, jaką jest m.in. pociąg Retro i organizowanie różnych wydarzeń, w tym wystaw. Norwegowie byli pod ogromnym wrażeniem posiadanej przez Stację Muzeum ekspozycji parowozów i wagonów. Dzięki tej wizycie zostały nawiązane kontakty i współpraca w zakresie wymiany wiedzy i doświadczeń, która w przyszłości może zaowocować dalszą współpracą (np. przyjazdem gospodarzy do Stacji Muzeum i wspólną realizacją projektów). Wartością dodaną wizyty studyjnej w Oslo było zorganizowane przez stronę norweską zwiedzanie ekspozycji prywatnego Muzeum Tramwajów. Był to ważny punkt programu ze względu na specyfikę zbiorów podobną do Stacji Muzeum.

- **Nazwa zadania:** „Zagospodarowanie terenu wokół Centrum Edukacyjno-Turystycznego – etap II dokumentacja”
- **Instytucja dotująca:** Samorząd Województwa Mazowieckiego
- **Kwota:** 6000 złotych netto
- **Okres realizacji:** listopad-grudzień 2017 r.

Zakres zadania obejmował przygotowanie koncepcji zagospodarowania terenu wokół Centrum Edukacyjno-Turystycznego w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, niezbędnej do wykonania robót związanych z rozbudową i modernizacją układu komunikacyjnego przy ww. obiekcie.

- **Nazwa zadania:** „Stacja Muzeum – renowacja i konserwacja zabytkowego taboru kolejowego”
- **Instytucja ogłaszająca konkurs:** Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020; Działanie 8.1 Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury; Priorytet VIII Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury
- **Przewidywany koszt:** 12 709 646,39 złotych netto, **w tym dotacja:** 10 167 717,12 złotych netto
- **Wkład własny:** 2 541 929,28 złotych netto
- **Przewidywany okres realizacji:** IV kwartał 2017 – IV kwartał 2020

Projekt zakładał renowację i konserwację 32 zabytkowych jednostek taboru: parowozów, lokomotyw spalinowych i wagonów osobowych. Do jego przygotowania wykorzystano informacje i dane z projektu złożonego w 2016 r. Zakładano, że jeden parowóz i sześć wagonów zostanie poddanych naprawie o poziomie P5 do jazdy czynnej pociągiem turystycznym retro. Pozostały tabor miał być odrestaurowany na ekspozycję stałą w nowej siedzibie Stacji Muzeum, która miała powstać na warszawskich Odolanach.

Wytypowane do ekspozycji eksponaty pochodziły z wystawy plenerowej (tzw. skansen) mieszczącej się na terenie siedziby głównej Stacji Muzeum w Warszawie, zaś tabor do jazdy – z oddziału Stacji Muzeum w Sochaczewie (Muzeum Kolei Wąskotorowej). Realizacja zadania była zaplanowana na kilka etapów, w tym: przygotowanie niezbędnej dokumentacji projektowej, przeprowadzenie postępowań przetargowych, podpisanie umów z wykonawcami, transport jednostek do wykonawców, naprawy, w tym rewizja kotłów w parowozach, konserwacje, powrót taboru do miejsca przeznaczenia, zabezpieczenie przed kradzieżą i zniszczeniem.

Wniosek nie otrzymał wystarczającej liczby punktów. Stacja Muzeum odwołała się od tej decyzji, jednak odwołanie nie zostało uwzględnione.

2017-2018

- **Nazwa zadania:** „Rola samorządu w rozwoju komunikacji na przykładzie Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej – w 100-lecie Odzyskania Niepodle-

głości Polski oraz 20-lecie Samorządu Województwa Mazowieckiego”

- **Instytucja dotująca:** Samorząd Województwa Mazowieckiego
- **Kwota:** 59 841 złotych netto (2017) i 95 200 złotych netto (2018)
- **Okres realizacji:** wrzesień 2017 – grudzień 2018

W ramach projektu zostały zrealizowane następujące działania:

a) Konferencja pt. „Rola samorządu w rozwoju komunikacji na przykładzie Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej – w 100-lecie Odzyskania Niepodległości Polski oraz 20-lecie Samorządu Województwa Mazowieckiego” (6 listopada 2017 r.).

W konferencji uczestniczyło 150 osób. Koszty konferencji objęły następujące wydatki: wynagrodzenie prelegentów, catering oraz materiały w postaci: zaproszeń (300 egz.), plakatów z programem (2 egz.) i plakatów promujących wydarzenie (łącznie 18 egz.). Dla uczestników przygotowano: notesy, długopisy i torby papierowe.

b) Wydawnictwo pokonferencyjne, zawierające artykuły prelegentów. Nakład – 2000 egz., 52 strony z okładką, format A4. Publikacja przeznaczona do dystrybuowania dla uczestników konferencji oraz zainteresowanych poruszaną tematyką. Wersja elektroniczna dostępna na stronie internetowej Stacji Muzeum – <http://stacjamuzeum.pl/upload/Folder>.

c) Organizacja wystawy pt. „Sochaczewska Kolej Wąskotorowa 1922-84” w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie.

d) Debata o kolei pt. „Przeszłość – teraźniejszość – przyszłość” w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie (25 września 2018 r.).

e) Wykonanie dokumentacji filmowej projektu.

f) Wydawnictwo muzealne.

2018

- **Nazwa zadania:** „Stacja Dzieci 2018”
- **Instytucja dotująca:** Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 25 000 złotych netto
- **Wkład własny:** 7000 złotych.
- **Okres realizacji:** marzec-wrzesień 2018

Projekt dydaktyczno-kulturalny, którego uczestnikami były dzieci i młodzież w wieku od 7 do 14 lat. Warsztaty odbywały się w grupach, utworzonych w zależności od zainteresowań ich uczestników. Przy wykorzystaniu potencjału Muzeum i zaproszonych gości (straży pożarnej i miejskiej, policji, służb kolejowych, plastyków, muzyków) poznali oni inne zawody, a także sposób działania niewielkiego miasta, które ma swoje urzędy, miejsca pracy, walutę, władze i czuwającą nad porządkiem policję. Opiekę nad dziećmi sprawowali opiekunowie grup, pracownicy Stacji Muzeum i wolontariusze. Dotacja została przeznaczona: na: honoraria dla prowadzących warsztaty, przygotowanie materiałów, pokazy, eksperymenty z zakresu nauk technicznych, wydawnictwo oraz wyżywienie uczestników. Termin warsztatów: 6-10 i 20-24.08.2018 r.

- **Nazwa zadania:** „Wagon Kultury 2018”
- **Instytucja dotująca:** Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 45 000 zł złotych netto
- **Wkład własny:** 15 000 złotych
- **Okres realizacji:** kwiecień-grudzień 2018

Celem projektu była integracja lokalnej społeczności przez zaangażowanie mieszkańców w ochronę i promocję dziedzictwa kulturowego i technicznego. Głównym punktem realizacji projektu była organizacja mobilnej wystawy edukacyjnej o historii kolei, prezentowanej w 5 miejscowościach województwa mazowieckiego w miesiącach wrzesień-październik. Towarzyszyły temu warsztaty, tematycznie powiązane z wystawą. Dzięki stałej obecności edukatorów podróżujących „Wagonem kultury” odwiedzający otrzymali informacje o najwybitniejszych konstruktorach i zabytkowym taborze.

Środki przeznaczono na: aranżację i wykonanie wystawy, zakup materiałów do warsztatów, wynagrodzenie dla koordynatorów i prowadzących warsztaty, zakup materiałów w celu dostosowania formy przekazu dla osób niepełnosprawnych, noclegi organizatorów.

- **Nazwa zadania:** Organizacja wystawy czasowej pt. „Koleje polskie 1918-1939”
- **Instytucja dotująca:** Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 50 000 złotych netto
- **Okres realizacji:** maj-grudzień 2018

Celem tej wystawy jest uczczenie 100-lecia odzyskania przez Polskę niepodległości poprzez ukazanie odbudowy i rozwoju kolei w II Rzeczypospolitej, jako symbolu powstającego państwa polskiego. Wystawa jest prezentacją dokonań techniki, dzięki której możliwy był postęp. W ramach zadania zostały wykonane: projekt i realizacja aranżacji wystawy, projekty i wydruki materiałów promocyjnych (zaproszenia, ulotka, plakat, katalog). Otwarcie wystawy nastąpiło 11 października 2018 r., jest otwarta do 30 marca 2019 r.

- **Nazwa zadania:** „Renowacja dwóch neonów «WARSZAWA GŁÓWNA»”
- **Instytucja dotująca:** Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
- **Kwota:** 25 000 złotych netto
- **Wkład własny:** 6250 złotych netto
- **Okres realizacji:** czerwiec-grudzień 2018

Celem zadania było ponowne uruchomienie neonów znajdujących się nad wejściem do Stacji Muzeum – dawnego Dworca Warszawa Główna, oddanego do użytku 12 lipca 1946 r.

Dworzec stał się rozpoznawalnym symbolem stolicy z charakterystycznym neonem WARSZAWA GŁÓWNA. W wyniku renowacji neony powróciły do pierwotnego stanu, kiedy żółte litery były podświetlane kolorem jasnozielonych jarzeniówek. Zadanie wpisuje się w priorytety Programu Rozwoju Kultury w Warszawie do 2020 r. pt. „Pielęgnowanie dziedzictwa m.st. Warszawy i budowanie współczesnej tożsamości mieszkańców Warszawy” oraz pośrednio w założenie pt. „Budowanie wizerunku Warszawy, jako europejskiego miasta kultury”. Uruchomienie neonów nastąpiło 11 października 2018 r.

- **Nazwa zadania:** „Promocja historii kolejnictwa”
- **Instytucja dotująca:** Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 25 000 złotych netto
- **Okres realizacji:** maj-grudzień 2018

W ramach projektu zaplanowano działania: przygotowanie do druku oraz wydanie publikacji pt. „Dzieje Muzeum Kolejnictwa/Stacji Muzeum w latach 1927-2018”; organizację dwudniowej konferencji dla branży turystycznej oraz nauczycieli nt. Muzeum w Warszawie i jego filii – Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie (zbiory, ich historia, oferty), a także nt. udziału samorządu terytorialnego w rozwoju komunikacji kolejowej – w 100-lecie odzyskania niepodległości oraz 20-lecie samorządu terytorialnego. W ramach konferencji – zwiedzanie tych placówek muzealnych, kolportaż ww. wydawnictwa dla uczestników. Publikacja zostanie przekazana także m.in. do bibliotek i instytucji zajmujących się turystyką i edukacją.

2018-2020

- **Nazwa projektu:** „Stacja Muzeum – renowacja i konserwacja zabytkowego taboru kolejowego”
- **Instytucja dotująca:** Samorząd Województwa Mazowieckiego. **Kwota:** 6 685 123 złotych netto
- **Przewidywany okres realizacji:** marzec 2018 – grudzień 2020

W ramach projektu Stacja Muzeum planuje konserwację i renowację zabytkowego taboru w Warszawie i Sochaczewie. Aktualnie realizowane jest zadanie przewidziane na rok 2018 pt. „Prace konserwatorsko-restauratorskie zabytkowego taboru EW51-36”. Wykonawcą są Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego Mińsk Mazowiecki S.A. w Mińsku Mazowieckim. Pozostałe etapy zakończą się w 2020 r.

Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała

AKTUALNA SYTUACJA STACJI MUZEUM

Oddzielny, nie mniej trudny problem stanowi wisząca nad placówką groźba relokacji. PKP S.A. wspólnie z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK) planują na terenie zajmowanym przez Stację Muzeum dużą inwestycję, w ramach przebudowy linii średnicowej Warszawskiego Węzła Kolejowego. Warszawa Główna ma być niewielką miejską stacją kolejową. Będzie obsługiwała głównie pociągi jadące od strony Radomia i kończące bieg właśnie w tym miejscu. W sumie wybudowane zostaną dwa perony, z dwoma krawędziami każdy. W jednej chwili staną tam więc maksymalnie cztery pociągi. PKP zarezerwowało na ten cel 69 mln zł. Wszystko przez to, że Warszawa Główna jest w tej chwili odcięta od świata. Trzeba położyć nowe tory, przygotować rozjazdy i podłączyć sieć trakcyjną. Stary dworzec oraz pozostałe elementy zostaną rozebrane. Całość ma być gotowa do 2020 r. Wtedy Warszawa Główna znów pojawi się na kolejowej mapie Polski. Inwestycja, do realizacji której już wybrano firmę, może uniemożliwić funkcjonowanie Stacji Muzeum w dotychczasowym kształcie. Plac, zajmowany przez zabytkowy tabor – Skansen Lokomotyw – musi zostać pilnie opróżniony na potrzeby zamierzonej budowy.

Zgodnie z wcześniejszym planem, wynikającym z porozumienia oraz „umowy warunkowej”, zawartej w 2015 r. pomiędzy Samorządem Województwa Mazowieckiego a PKP S.A., Muzeum miało być przeniesione na Odolany. Tam również miała powstać nowa siedziba Stacji Muzeum, z funduszy PKP S.A. Oddanie nowej siedziby na potrzeby Stacji powinno nastąpić w 2018 r. Tymczasem żadne prace na tym terenie nie zostały nawet rozpoczęte. Dopiero w styczniu 2018 r. doszło do spotkania prezesa PKP S.A. z marszałkiem województwa mazowieckiego. Prezes PKP S.A. poinformował, że na Odolanach nie zostanie wybudowana nowa siedziba Stacji Muzeum. Placówka ma zostać w swojej dotychczasowej siedzibie tj. przy ul. Towarowej 3.

Marszałek województwa mazowieckiego również przystał na tę koncepcję. Takie jest główne przesłanie ze spotkania marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika z prezesem PKP S.A. Krzysztofem Mamińskim. Pozostaje istotna sprawa – relokacji zabytkowego taboru. Przeniesienie go na Odolany wiąże się z zagrożeniem jego bezpieczeństwa (teren jest nieprzygotowany i wątpliwe jest też, czy konserwator zabytków się na to zgodzi), tym bardziej że inwestycja PLK (na dzień dzisiejszy) nie przewiduje budowy torów powrotnych dla zabytkowego taboru. Po licznych rozmowach z PKP PLK, Stacja Muzeum rozważa możliwość przeniesienia tylko części zabytkowego taboru na sąsiednie tory, tak by nie kolidowały z inwestycją budowy nowego dworca Warszawa Główna.

Reasumując:

1. Inwestycja PLK przebudowy linii średnicowej Warszawskiego Węzła Kolejowego już została rozpoczęta.
2. Zabytkowy skansen stoi na miejscu tej inwestycji.
3. Dyrektor Stacji Muzeum nie może decydować o dalszych losach taboru bez nowego porozumienia w tej sprawie między organizatorem, tj. Samorządem Województwa Mazowieckiego, a PKP S.A. (umowa warunkowa z 8 maja 2015 r. § 2 ust. 11).
4. Rozmowy w sprawie ww. porozumienia, rozpoczęte 18 stycznia 2018 r., nadal trwają.

Tak więc sytuacja Muzeum jest bardzo trudna. Jego dyrekcja czyni ogromne wysiłki – prosi i zabiega o to, aby przekonać PLK i PKP do autorskiej koncepcji pozostawienia zabytkowego taboru przy siedzibie Stacji Muzeum na ul. Towarowej 3.

Koncepcja ratowania Muzeum, nad którą trwają prace w Stacji Muzeum, koncentruje się wokół pozostawienia taboru razem z Muzeum w dotychczasowym miejscu. Jeśli to rozwiązanie zwycięży, trzeba będzie rozbudować sieć torów tak, aby zmieścił się cały tabor ze skansenu. Jest to możliwe do wykonania, nawet niewielkim nakładem. Z naszego rozeznania wynika, że są techniczne możliwości pozostawienia taboru na miejscu, bez potrzeby dużej relokacji. Tzw. mała relokacja przede wszystkim nie będzie tak kosztowna jak duża, ponadto tabor pozostanie w miejscu dostępnym dla zwiedzających. Zostawienie zabytkowych pojazdów w dotychczasowej siedzibie Muzeum pozwoli na zachowanie atrakcyjności placówki. W przypadku pozbawienia Muzeum tych jednostek przestanie ono być interesujące dla wielu zwiedzających, co spowoduje duży spadek frekwencji.

Oddzielny problem, wymagający pilnego rozwiązania, stanowi unowocześnienie stałych ekspozycji, a także wyposażenie Muzeum w takie urządzenia multimedialne oraz nowe sposoby prezentowania

zbiorów i wiedzy technicznej, które pozwolą sprostać wymaganiom współczesnego widza i zaspokoić jego oczekiwania w zakresie edukacji technicznej na miarę XXI wieku.

Nasza placówka z uwagi na swoją skomplikowaną sytuację, wieloletnie niedofinansowanie oraz trwające latami problemy z siedzibą, nigdy nie miała szans na pozyskanie środków unijnych oraz unowocześnienie ekspozycji i zajmowanego budynku. Jedynie w przypadku naszego oddziału muzealnego w Sochaczewie – w Muzeum Kolei Wąskotorowej – udało się wyremontować i wyposażać obiekt, użyczany nam przez Samorząd Województwa. Najpierw utworzyliśmy tam Centrum Edukacyjno-Turystyczne, natomiast w tym roku oddaliśmy dla zwiedzających nową stałą wystawę o historii kolejki wąskotorowej w Sochaczewie.

Na bazie Centrum Edukacyjno-Turystycznego, zagospodarowanego i wyposażonego dzięki zdobytym przez nas środkom, wypracowaliśmy nowe formy działalności, w tym lekcje muzealne. Dzięki tym zmianom Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie przestało być zamykane na okres zimowy i prowadzona jest tam działalność całoroczna. W Muzeum została też opracowana koncepcja rozwoju filii w Sochaczewie pt. „Kolejką wąskotorową po wiedzę, relaks i radość”, która zakłada budowę produktu turystycznego (na ten temat piszemy w innych częściach książki).

Staramy się, aby atrakcji, jaką są unikatowe w skali Europy zbiory, towarzyszyły różnego rodzaju usługi i działalność, dzięki którym turysta otrzyma pełną ofertę i zostanie jak najdłużej w naszym Muzeum.

Opracowanie Maria Fudała

PRZYKŁADY DZIAŁALNOŚCI PROGRAMOWEJ MUZEUM KOLEJNICTWA/STACJI MUZEUM

Od 2010 r. Muzeum było bardzo aktywne w zakresie realizacji różnych wydarzeń kulturalnych. Powstanie przy końcu 2009 r. działu ekspozycji i wystaw czasowych umożliwiło prowadzenie konsekwentnej polityki organizacji wystaw. Główną przestrzenią do tego celu jest sala wystaw czasowych, kilka było prezentowanych w Sali Lustrzanej.

Wykaz wystaw:

Rok 2010

1. „Kolej na portret” – fotografia kolejowa Bartosza Jakubca.
2. „Dworce Zachodniej Ukrainy”.
3. „Warszawa – Wiedeń. Kolej epoki Reymonta”.

Rok 2011

1. „Zapomniane Skarby – 80 lat zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie”, wystawa jubileuszowa. Z tej okazji został wydany także album pod tym samym tytułem.
2. „Koleje w Urugwaju”.
3. „Polskie pociągi pancerne 1920-1939”.
4. „Warszawa – Sankt Petersburg – Dworce Kolejowe”, dzieła Nadii Anfałowej.
5. „Bitwa Warszawska 1920”, wystawa fotografii z okazji premiery filmu Jerzego Hoffmanna pod tym samym tytułem.
6. „Pociągi i stacje kolejowe”, wystawa w ramach 12. edycji „Międzynarodowego Konkursu Rysunku Satyrycznego im. George’a Van Raemdoncka”.
7. „Zatrzymaj się i żyj”, wystawa na peronie.

Rok 2012

1. „Szalona lokomotywa”, wystawa fotografii kolejowej wybitnych artystów fotografików XIX i XX wieku.
2. „Czecho-Słowacja 3”, wystawa malarstwa i fotografii Igora Przybylskiego.
3. „Jubileusz 90-lecia Sejmikowej Kolei Sochaczewskiej”, wystawa w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie.

Rok 2013

1. „Motyw kolejowy w plakacie polskim XX wieku”.
2. „Tomasz Żołnierkiewicz. Obrazy”, wystawa prac profesora Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie.
3. „Grand Central /Nowy Jork/ w 100-lecie”, wystawa fotografii Czesława Czaplińskiego poświęconych słynnemu dworcu Grand Central.
4. „Mosty i wiadukty kolejowe”.

Rok 2014

1. „Kolejarze 2013”, wystawa fotografii artystycznej Anny Bedyńskiej.
2. „Mapy kolejowe”, wystawa map pochodzących z XIX wieku i XX wieku (do 1939 r.).
3. „Kolejowe tradycje Pragi i Targówka”, wystawa w dzielnicy Targówek.

Rok 2015

1. „Kolejarze na start! Sport i turystyka wśród kolejarzy”, wystawa prezentowana w Muzeum Sportu i Turystyki w Warszawie, następnie w naszym Muzeum.
2. „10 lat Kolei Mazowieckich”, wystawa z okazji jubileuszu „Kolei Mazowieckich – KM” Sp. z o.o.
3. „Pasażer relacji Warszawa – Wiedeń”, wystawa w 90. rocznicę śmierci pisarza Władysława Reymonta

i w 170. rocznicę Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w zabytkowym wagonie pasażerskim produkcji niemieckiej BCI-29 (ok. 1930 r.), następnie w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie.

4. „170 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej 1845-2015”.

5. „Pociągi. Czas miniony. Czas zatrzymany”, wystawa w Muzeum Literatury w Warszawie.

Rok 2016

1. „Dworce Główne Warszawy”, wystawa zorganizowana z okazji 90-lecia Polskich Kolei Państwowych, także mobilna wystawa.

Rok 2017

1. „Ciuchcie Warszawskie”, także wystawa mobilna.

2. „Dworce świata”, wystawa archiwalnych pocztówek prezentujących dworce krajowe i zagraniczne.

3. „Zatrzymać czas”, wystawa poplenerowa, prezentowana także w Instytucie Polskim w Bratysławie. Uczestnicy pleneru byli gośćmi Muzeum w Warszawie i filii – Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie.

4. Wystawa fotografii Marcina Brzomińskiego.

5. „Kolejowe impresje”, wystawa fotografii uczniów Zespołu Szkół Fototechnicznych w Warszawie.

6. „Mosty kolejowe na Wiśle”, wystawa z okazji obchodów Roku Wisły na Bulwarze Karskiego w Warszawie.

Rok 2018

1. „Koleje polskie 1918-1939”, wystawa z okazji 100-lecia odzyskania niepodległości.

W tym roku dział ekspozycji i wystaw czasowych rozpoczął bardzo cenną inicjatywę – organizację poza siedzibą naszych placówek mobilnych ekspozycji pt. „Dworce Główne Warszawy” i pt. „Ciuchcie Warszawskie”. W krótkim czasie były one prezentowane w wielu miejscach: na dworcach (Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Warszawa Gdańska, Grodzisk Mazowiecki), w domach kultury (w Ożarowie Maz. i Górze Kalwarii), w Muzeum w Tłuszczu, w Archiwum w Markach i na placu Piłsudskiego w Piasecznie. Akcja ta poszerzyła znacznie krąg odbiorców naszych projektów wystawienniczych i będzie kontynuowana w przyszłości.

Dużą atrakcją dla zwiedzających były imponujące makiety. W latach 2014-2015 wielkim powodzeniem cieszyła się makietka w skali H0, zbudowana przez Janusza Cyndecckiego. Miniaturowe składy pociągów osobowych i towarowych poruszały się po torach o długości 150 m, ustawionych na trzech poziomach. Były one wkomponowane w panoramę krajobrazową z wzniesieniami, akwenami wodnymi, licznymi zabudowaniami i toczącym się życiem. W latach 2016-2017 „magnesem przyciągającym” była „Czekoladowa makietka kolejowa” z jeżdżącym składem pociągów, wykonana przez Janusza Profusa z fabryki E. Wedel.

Trzykrotnie (2016-2018) zorganizowaliśmy wystawę modułowej makiety kolejowej w skali TT (1:120). Projekt składał się z kilkudziesięciu połączonych ze sobą modułów, które tworzyły elementy krajobrazu i układ torów z kursującymi pociągami. Wystawa została zbudowana przez pasjonatów kolejnictwa, korzystających z własnych zbiorów.

Na stałe do kalendarza wydarzeń Muzeum wpisała się „Giełda Modelarska”, będąca obecnie jedynym tego typu miejscem spotkań pasjonatów modelarstwa kolejowego w Warszawie i jednym z nielicznych w Polsce. Początki giełdy sięgają grudnia 2014 r. i od tego czasu odbywa się ona regularnie w każdą drugą niedzielę miesiąca. Gromadzi wystawców z całego kraju, którzy oferują bardzo duży wybór różnych akcesoriów potrzebnych do zbudowania własnych modeli i makiet.

Nasze placówki w Warszawie i w Sochaczewie mogą poszczycić się organizacją wielu wyjątkowych wydarzeń o ciekawym programie, opartym na wielkim potencjale w postaci zbiorów i doskonale przygotowanej kadry.

Wiele imprez odbywa się corocznie, jak np.: „Dzień Dziecka”, „Dzień Kolejarza”, „Dzień Maszynisty”, „Europejskie Dni Dziedzictwa”, „Światowy Dzień Osób Niepełnosprawnych”, „Europejski Dzień Seniora”, „Mikołajki na Głównym”, a w Muzeum Kolei Wąskotorowej – rozpoczęcie i zakończenie sezonu pociągu Retro. „Noc Muzeów”, dzięki współpracy z licznymi partnerami, ma wyjątkową oprawę świetlną i muzyczną, zawsze przyciąga duże rzesze turystów (frekwencja w Warszawie przekracza zwykle 6000 odwiedzających).

Niezapomniane wrażenia łączyły się z imprezą pt. „Zakończenie lata z parowozami”, organizowanymi w latach 2015-2017. Zabytkowy pociąg ze Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce ścigał rzesze miłośników dawnej kolei. Można było go nie tylko podziwiać podczas postoju w naszym Muzeum, ale także na podstawie biletu odbyć podróż do stacji Warszawa Falenica (2015), Sochaczew (2016) lub Piaseczno (2017).

Jesteśmy także stałymi uczestnikami wydarzeń, odbywających się poza siedzibą naszych placówek. Otrzymaliśmy wiele zaproszeń od Urzędu Dzielnicy Wola z powodu położenia Muzeum na tym obszarze. W związku z tym braliśmy udział w „Dniu Dziecka”, „Królewskiej Woli”, „Wolskim korowodzie”, „Kercelaku”. Co roku jesteśmy na „Pikniku Naukowym” organizowanym przez Polskie Radio.

Zbiory naszych placówek pozwalają na organizację imprez z udziałem historycznych grup rekonstrukcyjnych. Przykładami są: „Kolej w powstaniu styczniowym” (2013), „Dzień z pociągiem pancernym” (2014), obchody 70. rocznicy zakończenia II wojny światowej pt.: „Dni zwycięstwa” przy współpracy z Urzędem Dzielnicy Wola (2015), „Podróże z Sienkiewiczem” w 100. rocznicę śmierci pisarza (2016), „Eszelon na front w Muzeum Kolei Wąskotorowej” (2016) w 100. rocznicę użycia gazów bojowych podczas I wojny światowej pod Bolimowem. Rekonstruktorzy uczestniczą zawsze w „Nocy Muzeów”. Tegoroczny jubileusz 100-lecia odzyskania niepodległości przez Polskę stał się okazją do organizacji wielokrotnej prezentacji podpisania rozejmu w Compiègne 11 listopada 1918 r. Scena ta jest odgrywana w wagonie salonowym serii Ashx 01, tzw. Salonce Bieruta.

Projekty artystyczne to kolejna propozycja dla naszych gości. Warto przypomnieć najciekawsze z nich, jak np.: spektakl taneczny o zachodzie słońca pt. „Miasto Syren/Nocny pociąg” (2012), „Dźwięk-żłam” – imprezę przygotowaną we współpracy z Ośrodkiem Kultury Ochoty (2012). Była ona połączeniem muzyki hip-hopu oraz sztuki graffiti i zgromadziła pasjonatów tych rodzajów twórczości z całego kraju. W 2015 r. byliśmy gospodarzem projektu pt. „Pociąg Lustig – Pociąg wolności”, w ramach XVI. Międzynarodowego Festiwalu Kultury Czesko-Niemiecko-Żydowskiej. Zabytkowe wagony, które przyjechały z Czech, stały się przestrzenią do prezentacji wystawy, filmu i sztuki teatralnej o tematyce wojennej pt. „Modlitwa za Katarzynę Horovitz”, autorstwa wybitnego czeskiego prozaika Arnošta Lustiga. W tym samym roku odbyły się w Muzeum także spektakle pt. „Peronovo” w wykonaniu Teatru Improwizacji „Pan Wigwam” i III edycja plenerowych impresji muzycznych o kulturze Woli pt. „Wolskie Rogatki”.

W spektakle teatralne obfitował rok 2017. Zapraszaliśmy widzów na sztukę pt. „Donna Kamelia” wg opowiadania Stanisława Kowalewskiego oraz na drugą edycję włosko-polskiego przeglądu teatralnego MOST 2017, w ramach którego odbyło się siedem spektakli. Wszystkie łączyła międzykulturowość, integracja środowisk artystycznych z Polski i Włoch. W tym roku z okazji 99. rocznicy odzyskania niepodległości (11 listopada) wystąpili artyści Wokalno-Aktorskiej Szkoły Talentów z Białegostoku z koncertem patriotycznych pieśni pt. „Po STOkroć Polska”.

W 2017 r. Muzeum przystąpiło do „Filmowej Stolicy Lata”, udostępniając kinomanom swoją przestrzeń pięciokrotnie. Na pewno byli również usatysfakcjonowani wielbiciele współczesnej muzyki popularnej propozycją koncertów z cyklu pt. „H&M Dworzec”. Były one organizowane przez znaną markę odzieżową przez trzy weekendy czerwca.

Duża przestrzeń Muzeum świetnie nadaje się do przeprowadzania gier, dlatego były one wielokrotnie realizowane na podstawie projektów opracowanych przez pracowników placówki lub na zasadzie współpracy (np. z Muzeum Powstania Warszawskiego, firmami eventowymi).

Muzeum dowiodło również swoich umiejętności w dziedzinie realizacji konferencji. Dwukrotnie (2014, 2015) odbyły się sympozja pt. „Ocalić od zardzewienia”, a ich tematyka dotyczyła stanu muzealnictwa technicznego. Partnerem głównym był mazowiecki wojewódzki konserwator zabytków. Za pierwszym razem wydarzenie odbyło w Państwowym Muzeum Etnograficznym w Warszawie, po raz drugi w „Starej Przędzalni” w Żyrardowie. W 2016 r. w Muzeum Kolei Wąskotorowej miała miejsce konferencja pt. „Znaczenie miejsc przyrodniczo cennych oraz edukacji ekologicznej w turystyce”. W 2017 r. ponad stu uczestników zgromadziła konferencja pt. „Rola samorządu w rozwoju komunikacji na przykładzie Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej – w 100-lecie Odzyskania Niepodległości Polski oraz 20-lecie Samorządu Województwa Mazowieckiego”.

Muzeum już od kilku lat bierze udział w akcjach, których celem jest możliwość zwiedzania placówek kultury po obniżonych cenach. Są to: „Koleją do kultury”, realizowana przez spółkę „Koleje Mazowieckie” oraz „Polska, zobacz więcej” – weekend za pół ceny”, prowadzona przez Ministerstwo Sportu i Turystyki i Polską Organizację Turystyczną.

Muzeum jest także obecne od lat na imprezach targowych np.: na „Międzynarodowych targach tu-

rystycznych TT Warsaw”, „Targach turystyki i wypoczynku LATO” w Warszawie, „Na styku kultur” w Łodzi i „Turystyki aktywnej i wiejskiej” w Kielcach. Promocję naszej oferty prowadzimy najczęściej na stoisku Departamentu Kultury, Promocji i Turystyki Urzędu Marszałkowskiego.

Warto wspomnieć, że w Muzeum odbywały się liczne produkcje filmowe, oczywiście z wykorzystaniem taboru kolejowego. Oto ich przykłady: „Szaleństwa panny Ewy”, „Awantura o Basię”, „Smarkula”, „Jutro idziemy do kina”, „Bitwa warszawska 1920 r.”, „Wojna i miłość 1920”, „Czerwona jarzębina”, „Złoty pociąg”, „Różyczka”, „Ekstradycja”, „Przez czerwoną granicę”, program Bogusława Wołoszańskiego pt. „Sensacje XX wieku”. Kręcono tu również seriale, jak: „Stawka większa niż życie”, „Dom”, „Polskie drogi”, „Pogranicze w ogniu”, „Najdłuższa wojna Europy”, „Prawo Agaty”, „Bodo”.

W celach promocyjnych Muzeum na bieżąco wydaje materiały w postaci: ulotek, folderów, do wystaw przygotowywane są plakaty, katalogi. Także organizowanym konferencjom towarzyszą wydawnictwa. Ukazało się dziewięć wydań biuletynów (2012-2016), siedem pt. „Warszawa Główna” i dwa pt. „Stacja Muzeum”. Systematycznie współpracujemy z „Kurierem Wolskim”, miesięcznikiem informacyjnym dzielnicy. Najcenniejszą publikacją własną jest album pt. „Zapomniane skarby” – o historii Muzeum od 1927 r. do 2011 r., kiedy został wydany. Zdobí go piękna szata graficzna, z dużą liczbą fotografii dokumentujących ekspozycje w Warszawie i w Sochaczewie. Instytucja na bieżąco prowadzi dwie strony internetowe: ogólną – www.stacjamuzeum.pl i poświęconą zdigitalizowanym zbiorom – www.cyfrowa.stacjamuzeum.pl. Posiada także profile na Facebooku.

W uznaniu dorobku Muzeum otrzymało medal pamiątkowy „PRO MASOVIA”, przyznany za „całość działalności społecznej i publicznej oraz realizacje zadań na rzecz Województwa Mazowieckiego, które wybitnie przyczyniły się do kulturalnego i społecznego rozwoju Mazowsza”. Marszałek Województwa – Adam Struzik przekazał medal na ręce dyrektora Ferdynanda Ruszczyca podczas uroczystości jubileuszu 80-lecia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie w dniu 6 października 2011 r.

Również aktualne realizacje Muzeum spotykają się z wysoką oceną jego Organizatora. Wyrazem tego uznania są np. nagrody w konkursie pn. „Mazowieckie zdarzenia muzealne – Wierzba”. W ubiegłorocznej edycji tej akcji zostaliśmy nagrodzeni III miejscem za imprezę pt. „Pociąg Retro na trasie Warszawa Główna – Sochaczew – Warszawa Główna” (w kategorii „Najlepszy muzealny projekt otwarty zorganizowany w 2016 r.”). W tym roku, w XII edycji, dwukrotnie znaleźliśmy się na III pozycji za „Powrót Zabytkowego Parowozu Px 29-1704 i Pociągu Retro” (w kategorii „Muzealny projekt otwarty”) i za wakacyjny program pt. „Stacja Dzieci” (w kategorii „Muzealny projekt edukacyjny”).

Zdobyte nagrody oraz uznanie dla naszej pracy ze strony zarówno partnerów, jak i zwiedzających, zachwyty okazywane przez naszych najmłodszych gości podczas zwiedzania ekspozycji – są dla pracowników Muzeum najlepszą motywacją do ciągłego rozwoju i realizacji nowych projektów.

BIBLIOGRAFIA**Opracowania:**

1. *10 lat Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, oprac. zbiorowe, Warszawa: Muzeum Kolejnictwa, 1982.
2. Czapelski M., *Bohdan Pniewski – warszawski architekt XX wieku*, Warszawa: Uniwersytet Warszawski, 2010.
3. Dylewski A., *Historia kolei w Polsce*, Warszawa: Carta Blanca, 2012.
4. Gerstmann A., *Zabytkowy tabor normalnotorowy w zbiorach Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, [w:] *Zapomniane skarby*, Warszawa: Muzeum Kolejnictwa, 2011.
5. Keller D., *Kolej między wojnami 1918-1939*, Łódź: Księży Młyn, 2016.
6. Koj K. i Roszak T., *Opis taboru*, <http://wp.plwww.stacjamuzeum.pl/pl.tabor.html> [dostęp: 30.06.2016].
7. Kozelska A., *Zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, [w:] *Zapomniane skarby*, Warszawa: Muzeum Kolejnictwa, 2011.
8. Mączewski R., *Warszawa między wojnami, opowieść o życiu stolicy 1918-1939*, Łódź: Księży Młyn, 2016.
9. Młynarska B., *Historia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, Warszawa: Muzeum Kolejnictwa, 2011 [maszynopis].
10. Młynarska B., *Koleje polskie 1918-1939: wystawa z okazji 100-lecia odzyskania niepodległości*, Warszawa: Stacja Muzeum, 2018 [tekst niepublikowany].
11. Móravski K., Głębocki W., *Bedeker warszawski: w 400-lecie stołeczności Warszawy*, Warszawa: Iskry, 1996.
12. *Muzeum Kolejowe: przewodnik*, Warszawa: Drukarnia Artystyczna, 1931.
13. Pokropiński B., *25-lecie utworzenia Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie*, [w:] *Zapomniane skarby*, Warszawa: Muzeum Kolejnictwa, 2011.
14. *Polskie Muzeum Kolejnictwa*, [w:] *Metody naukowej organizacji w kolejnictwie polskim*, (red.) Wasilewski S., Warszawa, 1933.
15. *Walka o dobra kultury 1939-1945*, t. 2, (red.) Lorentz S., Warszawa: PIW, 1970.

Czasopisma i artykuły:

1. Eychhorn-Szwankowska H., *Muzeum Komunikacji*, „Stolica”, nr 11, 1949.
2. „Gazeta Administracji”, wyd. 1-8, t. 21, 1939.
3. *Głosy poparcia*, Biuletyn „Warszawa Główna”, nr 3, Warszawa: Muzeum Kolejnictwa, 2012.
4. „Jednodniówka Referatu dla spraw Kulturalno-Oświatowych i Społecznych Wydziału Osobowego Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie”, nr 1, Lwów, 1928.
5. *Jest pomysł na Narodowe Muzeum Kolejnictwa*, „Rynek Kolejowy”, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jest-pomysl-na-narodowe-muzeum-kolejnictwa-81012.html>, [dostęp 5.09.2018 r.].
6. Kamiński J., Sankowski J., *75 lat Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, „Rocznik Polskiego Towarzystwa Historii Techniki”, tom VI (2006), Warszawa 2007.
7. „Kolejowy Przegląd Techniczny”, nr 8/9, 1938.
8. *Krótki zarys pracy kulturalno-oświatowej na terenie Dyrekcji P.K.P. w Wilnie. Wydawnictwo okolicznościowe Sekcji Kulturalno-Oświatowej Dyrekcji K.P. w Wilnie z powodu otwarcia po raz pierwszy wystawy komunikacyjnej na Międzynarodowych Targach Wschodnich we Lwowie 4-15 września 1927 r.*, Wilno: Międzynarodowe Targi Wschodnie, 1927.
9. Kola R., *Polonica z warszawskiego Muzeum Komunikacji w Berlinie*, „Cenne, bezcenne, utracone”, nr 1 (74)-4 (77), Warszawa: Narodowy Instytut Muzealnictwa i Ochrony Zbiorów, 2013.
10. Łopuszański W., *W sprawie Polskiego Muzeum Kolejowego*, „Inżynier Kolejowy”, nr 2, 1927.
11. *Memoriał do Pana Ministra Komunikacji w sprawie bibliotek ze Związku Polskich Inżynierów Kolejowych*, „Inżynier Kolejowy”, nr 1, 1928.
12. *Muzeum Kolejowe w Warszawie*, „Inżynier Kolejowy”, nr 11, 1927.
13. *Muzeum Kolejowe w Warszawie*, „Inżynier Kolejowy”, nr 8, 1931.
14. *Nowe działy w Muzeum Kolejnictwa*, „Kurier Warszawski”, nr 343, 1938.
15. *Otwarcie Muzeum Kolejowego w Warszawie*, „Inżynier Kolejowy”, nr 3, 1928.
16. *Otwarcie Muzeum Kolejowego*, „Inżynier Kolejowy”, nr 1, 1932.
17. *Otwarcie nowych działów w Muzeum Kolejowym*, „Inżynier Kolejowy”, nr 1, 1939.
18. Paruszevska E., *Zbiory biblioteczne*, Biuletyn „Stacja Muzeum”, nr 2, Warszawa: Stacja Muzeum, 2016.
19. *Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu w 1929 r. i udział w niej Min. Komunikacji*, „Inżynier Kolejowy”, nr 11, 1927.
20. *Prezydent Rzeczypospolitej w Muzeum Kolejowym*, „Inżynier Kolejowy”, nr 5, 1932.
21. „Rzeczy piękne. Organ Muzeum Przemysłowego w Krakowie”, (R.VI), nr 12, 1927.
22. *Regulamin Muzeum Kolejowego*, „Inżynier Kolejowy”, nr 8, 1928.
23. „Rocznik Komunikacyjny”, 1933/34.
24. Szymajda M., *Narodowe Muzeum Kolejnictwa? Na razie szczegółów brak*, „Rynek Kolejowy”, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/narodowe-muzeum-kolejnictwa-na-razie-szczegolow-brak-85508.html>, [dostęp 5.09.2018 r.].
25. *Świetlana przyszłość Stacji Muzeum*, (oprac.) PKP S.A. i Stacja Muzeum, Biuletyn „Stacja Muzeum”, nr 1, Warszawa: Stacja Muzeum, 2016.

26. *Towarowa 3*, (oprac.) Młynarska B., Fudała M., Biuletyn „Stacja Muzeum”, nr 1, Warszawa: Stacja Muzeum, 2016.
27. *Tu była „Syberia...”*, (oprac.) „Bard” MacLeod M., Fudała M., Biuletyn „Stacja Muzeum”, nr 2, Warszawa: Stacja Muzeum, 2016.
28. Tucholski Z., *Muzeum Kolejowe oraz Muzeum Komunikacji w Warszawie (1928-1939)*, „Analecta” 201, nr 20/2, 2011.
29. Tucholski Z., *Powojenna odbudowa Muzeum Komunikacji w Warszawie*, „Kronika Warszawy”, nr 1, 2012.
30. Tucholski Z., *Straty międzywojennego Muzeum Komunikacji w Warszawie*, http://cennebezczenne.pl/wp-content/uploads/2017/11/CBU_2013_1-4-s-90-95_tucholski.pdf [dostęp: 28.02.2018].
31. Tucholski Z., *Straty wojenne i zniszczenie Muzeum Komunikacji w Warszawie*, „Kronika Warszawy”, nr 2, 2011.
32. *Własność Muzeum Kolejnictwa u innych podmiotów*, Gerstmann A., Biuletyn „Warszawa Główna”, nr 3, Warszawa: Muzeum Kolejnictwa, 2012.
33. *W sprawie Polskiego Muzeum Kolejowego*, „Inżynier Kolejowy”, nr 2, 1927.
34. *Wystawa Komunikacyjna na Targach Wschodnich we Lwowie*, „Inżynier Kolejowy”, nr 12, 1927.
35. *XIII Zjazd Polskich Inżynierów Kolejowych w Gdyni*, „Inżynier Kolejowy”, nr 7, 1934.

Akty prawne:

1. *Obwieszczenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 czerwca 1947 r. o składzie osobowym Rady Muzealnej Muzeum Komunikacji*. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, nr 6, poz. 85, 1947.
2. *Odezwa Ministra Komunikacji do ogółu Urzędników Ministerstwa Komunikacji i Pracowników Polskich Kolei Państwowych w sprawie Muzeum Kolejowego*. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, nr 24, poz. Sprawy ogólne i osobowe, 1931.
3. *Odezwa w sprawie Muzeum Komunikacji*. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, nr 9, poz. 137, 1946.
4. *Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 16 IX 1927 r. nr IV/13566/11 w sprawie Wystawy Komunikacyjnej na Targach Wschodnich we Lwowie*. Dziennik Urzędowy Ministra Komunikacji, nr 8, poz. 41, 1927.
5. *Okólnik Ministerstwa Komunikacji w sprawie zmiany tekstu Tymczasowego Regulaminu Muzeum Komunikacji*. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, nr 12, poz. 250, 1950.
6. *Porozumienie pomiędzy Samorządem Województwa Mazowieckiego i „Kolejami Mazowieckimi – KM” Sp. z o.o. a Polskimi Kolejami Państwowymi Spółka Akcyjna z 16 października 2008 r.*
7. *Rozporządzenie ministra komunikacji nr IV 6031/11/28 z dnia 21 maja 1928 r. w sprawie Regulaminu Tymczasowego Muzeum Kolejowego*. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji nr 16, poz. 171, 1928.
8. *Sprostowania do Zarządzenia Ministra Komunikacji nr 48 z dnia 29 marca 1972 r. sprawie utworzenia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i nadania mu statutu*. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, nr 29, poz. 238/1.
9. *Statut Muzeum Kolejnictwa – załącznik do Zarządzenia Ministra Komunikacji nr 43 z dnia 29 marca 1972 r.*
10. *Statut Muzeum Kolejnictwa – załącznik do Zarządzenia Ministra Komunikacji nr 58 z dnia 30 sierpnia 1985 r.*
11. *Statut Muzeum Kolejnictwa – załącznik do Zarządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr 60 z dnia 31 grudnia 1994 r.*
12. *Statut Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, przyjęty uchwałą nr 39/09 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 27 kwietnia 2009 r. w sprawie nowego brzmienia Statutu Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.
13. *Statut instytucji kultury pod nazwą Stacja Muzeum z dnia 15 czerwca 2015 r.*
14. *Uchwała nr 21/64/2000 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 19 stycznia 2000 r. w sprawie nadania Statutu Muzeum Kolejnictwa*.
15. *Uchwała nr 39/09 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 27 kwietnia 2009 r. w sprawie nowego brzmienia Statutu Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*.
16. *Uchwała nr 188/09 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 12 października 2009 r. w sprawie zmian w Statucie Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*.
17. *Uchwała nr 141/10 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 6 września 2010 r. w sprawie zmian w Statucie Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*.
18. *Uchwała nr 54/15 Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie zamiaru likwidacji samorządowej instytucji kultury pn. „Muzeum Kolejnictwa w Warszawie” z dnia 15 czerwca 2015 r.*
19. *Uchwała nr 1456/90/15 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 5 listopada 2015 r. w sprawie powołania dwóch członków Rady Ekonomicznej Stacji Muzeum I kadencji*.
20. *Uchwała nr 16/16 Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie likwidacji samorządowej instytucji kultury pn. „Muzeum Kolejnictwa w Warszawie” z dnia 25 stycznia 2016 r.*
21. *Uchwała nr 72/16 Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie wyposażenia samorządowej instytucji kultury pn. „Stacja Muzeum” w muzealia przejęte po zlikwidowanym Muzeum Kolejnictwa w Warszawie z dnia 16 maja 2016 r.*
22. *Uchwała nr 1043/162/16 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 29 czerwca 2016 r., zmieniająca uchwałę w sprawie powołania dwóch członków Rady Ekonomicznej Stacji Muzeum I kadencji*.
23. *Uchwała nr 313 Zarządu PKP S.A. z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie odwołania i powołania przez PKP S.A. członków Rady Ekonomicznej samorządowej instytucji kultury pod nazwą Stacja Muzeum, której PKP S.A. jest współzałożycielem*.

24. Uchwała Zarządu Województwa Mazowieckiego nr 1087/260/17 z dnia 18 lipca 2017 r. w sprawie zaopiniowania Regulaminu Organizacyjnego Stacji Muzeum.
25. Uchwała Zarządu Województwa Mazowieckiego nr 1338/269/17 z dnia 28 sierpnia 2017 r. w sprawie powołania członków Rady Programowej przy Stacji Muzeum.
26. Umowa darowizny, zawarta pomiędzy Fundacją Grupy PKP S.A. a Stacją Muzeum z dnia 9 listopada 2016 r.
27. Umowa z dnia 29 grudnia 1994 r. w sprawie prowadzenia wspólnej instytucji kultury – Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.
28. Umowa użyczenia zawarta pomiędzy Centralną Dyrekcją Okręgową PKP S.A. a Muzeum Kolejnictwa, zawarta dnia 6 grudnia 1996 r.
29. Umowa użyczenia zawarta pomiędzy PKP S.A. a Samorządem Województwa Mazowieckiego w sprawie bezpłatnego użytkowania nieruchomości wraz z budynkiem przy Towarowej 3, z dnia 16 stycznia 2017 r.
30. Ustawa z dnia 13 października 1998 r. Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną.
31. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 czerwca 1946 r. o utworzeniu i organizacji Muzeum Komunikacji. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, nr 8, poz.100, 1946.
32. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 marca 1947 r. o ustroju Rady Muzealnej Muzeum Komunikacji, Tymczasowy Regulamin Rady Muzealnej Muzeum Komunikacji. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji nr 5, poz. 60, 1947.
33. Zarządzenie Ministra Komunikacji nr 1 z dnia 2 stycznia 1967 r. w sprawie Muzeum Kolejnictwa. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, nr 4, część B, poz. 26, 1967.
34. Zarządzenie Ministra Komunikacji nr 48 z dnia 29 marca 1972 r. w sprawie utworzenia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i nadania mu statutu. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, nr 13, część B, poz. 100, 1972.
35. Zarządzenie Ministra Komunikacji nr 79 z dnia 12 października 1984 r. w sprawie przekazania Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, nr 13, część B, poz. 110, 1984.
36. Zarządzenie Ministra Komunikacji nr 58 z dnia 30 sierpnia 1985 r. zmieniające Zarządzenie w sprawie utworzenia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i nadania mu Statutu. Dziennik Urzędowy nr 9, część B, poz.72, 1985.
37. Zarządzenie nr 16 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 19 marca 1992 r. w sprawie zmiany Statutu przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.
38. Zarządzenie Ministra Komunikacji nr 60 z dnia 31 grudnia 1994 r. zmieniające Zarządzenie w sprawie utworzenia Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i nadania mu Statutu. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, poz. 7, 1995.

Archiwalia:

1. *I Spotkanie Komitetu Sterującego. Organizacja Centrum Komunikacji i Techniki*, (oprac.) Polskie Koleje Państwowe S.A., Warszawa 2014 r., Archiwum Stacji Muzeum [prezentacja multimedialna].
2. *Apel wystosowany do Ministra Infrastruktury, w obronie Muzeum przez Martę Kozak-Gołębiowską, umieszczony na portalu www.petycje.pl*, Archiwum Stacji Muzeum, 2011.
3. *Architektoniczne studium rozbudowy Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, (oprac.) Chmielewski K., Pisarski T., Warszawa 2011, Archiwum Stacji Muzeum [prezentacja multimedialna].
4. *Argumenty za zachowaniem przez Muzeum Kolejnictwa w Warszawie – po utworzeniu Centrum – statusu muzeum*, (oprac.) Rakiel-Czarnecka W., Warszawa 2013, Archiwum Stacji Muzeum.
5. *Decyzja Ministra Kultury i Sztuki o wpisaniu Muzeum do Państwowego Rejestru Muzeów z dnia 28 grudnia 1998 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
6. *Departament Organizacyjno-Prawny Wydział Odszkodowań Ministerstwa Komunikacji. Straty wojenne w dziedzinie: Dróg Kołowych, Dróg Wodnych, O.I.H.M., Lotnictwa Cywilnego, Muzeum Komunikacji*, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, AAN.
7. *Interpelacja poselska w sprawie przyszłości Muzeum Kolejnictwa postłanki na Sejm RP Wandy Nowickiej, złożona do Premiera Donalda Tuska z dnia 18 kwietnia 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
8. *Koncepcja programowa Muzeum Kolejnictwa – założenia wystawy głównej*, (oprac.) Rakiel-Czarnecka W. wspólnie z pracownikami Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, Warszawa, 2014, Archiwum Stacji Muzeum.
9. *Kłosek-Kozłowska D., Wystąpienie podczas konferencji „Warszawa Główna... i co dalej?”* (29 lutego 2012 r.), Archiwum Stacji Muzeum.
10. *Kot K., Koncepcja zagospodarowania rejonu dawnego Dworca Warszawa Główna, jako przykład rewitalizacji zdegradowanych terenów pokolejowych*, dyplom magisterski, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, Warszawa, 2011.
11. *List intencyjny w sprawie współpracy przy organizowaniu Centrum Komunikacji i Techniki z dnia 15 lipca 2014 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
12. *Ługowski C., Muzea techniczne w Polsce*, Archiwum Muzeum Techniki NOT w Warszawie [maszynopis niepublikowany].

13. *Nakaz zapłaty z Sądu Rejonowego Lublin-Zachód w Lublinie z 6 września 2012 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
14. *Nakaz zapłaty z Sądu Rejonowego Lublin-Zachód w Lublinie z 12 marca 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
15. *Notatka dotycząca podstawowych etapów relokacji Muzeum Kolejnictwa i powstania Centrum Komunikacji i Techniki z 21 lutego 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
16. *Notatka ze spotkania w dniu 24 kwietnia 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
17. *Notatka ze spotkania przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i PKP S.A. z 9 maja 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
18. *Notatka ze spotkania przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i PKP S.A. z 28 maja 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
19. *Notatka ze spotkania przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i PKP S.A. z 19 czerwca 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
20. *Notatka ze spotkania przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i PKP S.A. z 8 lipca 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
21. *Notatka ze spotkania przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie i PKP S.A. z dnia 15 lipca 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
22. *Odpowiedź Muzeum Kolejnictwa w Warszawie do Sądu Okręgowego w Warszawie z 15 czerwca 2011 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
23. *Pismo Dyrektora Departamentu Kultury, Promocji i Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, Pawła Cukrowskiego, do Dyrektora w PKP S.A. Justyny Sołytk z 1 czerwca 2016 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
24. *Pismo Dyrektora Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, Ferdynanda Ruszczyca z 22 marca 2013 r. w sprawie zmiany statusu Muzeum Kolejnictwa na Centralne (Narodowe) Muzeum Kolejnictwa w Polsce*, Archiwum Stacji Muzeum.
25. *Pismo Dyrektora Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, Ferdynanda Ruszczyca, do Dyrektora Zarządzającego PKP S.A. Jarosława Batora z 6 listopada 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
26. *Pismo Dyrektora Oddziału Nieruchomości PKP S.A. w Warszawie, Romana Konce, do Dyrektora Muzeum Kolejnictwa z 16 sierpnia 2011 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
27. *Pismo Dyrektora Zarządzającego PKP S.A., Jarosława Batora, do Wicemarszałka Województwa Mazowieckiego Leszka Ruszczyka z 9 grudnia 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
28. *Pismo Marszałka Województwa Mazowieckiego Adama Struzika do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego Bogdana Zdrojewskiego z 17 kwietnia 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
29. *Pismo Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego Bogdana Zdrojewskiego do Marszałka Województwa Mazowieckiego Adama Struzika z 16 maja 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
30. *Pismo Muzeum Kolejnictwa w Warszawie do Zarządu PKP S.A. z 5 sierpnia 2009 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
31. *Pismo Muzeum Kolejnictwa w Warszawie do Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 5 marca 2015 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
32. *Pismo PKP S.A. do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie z 14 kwietnia 2011 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
33. *Pismo procesowe PKP S.A. do Sądu Okręgowego w Warszawie z 25 stycznia 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
34. *Pismo procesowe Muzeum Kolejnictwa w Warszawie z 14 listopada 2012 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
35. *Pismo Władysława Woydyny do Departamentu Ogólnego MK z 24 stycznia 1946 r. Ochota.*, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, AAN.
36. *Pismo Władysława Woydyny do Departamentu Ogólnego Wydziału Odszkodowań Wojennych Ministerstwa Komunikacji z 13 maja 1946 r.*, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, AAN.
37. *Podsumowanie spotkania przedstawicieli instytucji muzealnych, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, Warszawa, 2012*, Archiwum Stacji Muzeum.
38. *Porozumienie w sprawie przejścia pracowników Muzeum Kolejnictwa w Warszawie przez Stację Muzeum z 29 stycznia 2016 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
39. *Postanowienie Sądu Rejonowego Lublin-Zachód w Lublinie z 12 października 2012 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
40. *Postanowienie Sądu Rejonowego Lublin-Zachód w Lublinie z 15 kwietnia 2013 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
41. *Pozew do Sądu Okręgowego w Warszawie z powództwa PKP S.A. przeciwko Muzeum Kolejnictwa w Warszawie z 18 maja 2011 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
42. *Pozew o zapłatę wniesiony przez PKP S.A. przeciwko Muzeum Kolejnictwa w Warszawie do Sądu Rejonowego w Lublinie z 19 lipca 2012 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
43. *Pozew o zapłatę wniesiony przez PKP S.A. przeciwko Muzeum Kolejnictwa w Warszawie do Sądu Rejonowego w Lublinie z 23 listopada 2012 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
44. *Prezentacja multimedialna projektu Parku Kulturowo-Techniczno-Historycznego*, oprac. Rakiel-Czarnecka W., Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, Warszawa 2012, Archiwum Stacji Muzeum.
45. *Protokół uzgodnień w sprawie współpracy przy organizowaniu Centrum Komunikacji i Techniki*, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie (11 lutego 2014 r.), Archiwum Stacji Muzeum.
46. *Protokół uzupełniający dane zawarte w „Księdze inwentarzowej eksponatów Muzeum Komunikacji w Warszawie”, 7 października 1946 r.*, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, AAN.
47. *Protokół konferencji w formule „okrągłego stołu” pt. „Warszawa Główna i co dalej...” (29 lutego 2012 r.)*, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, Warszawa 2012, Archiwum Stacji Muzeum.

48. *Protokół zeznań ob. Langa Władysława, dyspozytora W.Z. (Zarządu Kolei) Gryfice, i Augustynka Jana, zawiadowcy Stacji Gryfice, w sprawie przedmiotów muzealnych i pomocy naukowych wywiezionych przez Niemców ze szkoły kolejowej zorganizowanej przez „Ostbahn” w Makowie Podhalańskim.*, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, AAN.
49. *Przybliżone obliczenia wartości magazynu nr 10 na st. Warszawa Wschodnia, należącego do Muzeum Komunikacji, Warszawa, 9 marca 1946 r.*, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, AAN.
50. *Sprawozdanie z podróży do Jeleniej Góry, odbytej przez Wł. Woydynę, dyrektora Muzeum Komunikacji i Henryka Czeczota, konserwatora tegoż muzeum*, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, AAN.
51. *Struzik A., Wystąpienie podczas konferencji „Warszawa Główna... i co dalej?” (29 lutego 2012 r.)*, Archiwum Stacji Muzeum.
52. *Umowa z dnia 21 października 2014 r. zawarta pomiędzy Województwem a PKP*, Archiwum Stacji Muzeum.
53. *Warunkowa umowa o utworzeniu i prowadzeniu samorządowej instytucji kultury „Stacja Muzeum” z 8 maja 2015 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
54. *Wniosek złożony do Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie z 26 marca 2012 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
55. *Wykaz strat poniesionych przez Muzeum Komunikacji w Warszawie za okres od dnia 1 września 1939 r. do dnia 18 stycznia 1945 r. na skutek działań wojennych i grabieży dokonanej przez hitlerowców, sporządzony w dniu 9 marca 1946 r.*, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 241, AAN.
56. *Wypowiedzenie umowy użyczenia przez PKP S.A. Muzeum Kolejnictwa w Warszawie z 30 lipca 2009 r.*, Archiwum Stacji Muzeum.
57. *Załącznik do protokołu – informacja przedstawiona 3 marca 2014 r. na 1. spotkaniu Komitetu Sterującego ds. Centrum Komunikacji i Techniki, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, Archiwum Stacji Muzeum.
58. *Załużski D., Wystąpienie podczas konferencji „Warszawa Główna... i co dalej?” (29 lutego 2012 r.)*, Archiwum Stacji Muzeum.
59. *Z dziejów Muzeum Techniki (z okazji 100-lecia powstania tej instytucji)*, Archiwum Muzeum Techniki NOT w Warszawie [maszynopis niepublikowany].

Walentyna Rakiel-Czarnecka WSTĘP	3
Walentyna Rakiel-Czarnecka MISJA, CELE ORAZ STRATY, JAKIE PONIOSŁO MUZEUM KOLEJOWE/KOMUNIKACJI W LATACH 1927-1951	4
Walentyna Rakiel-Czarnecka MISJA, CELE ORAZ STRATY, JAKIE PONIOSŁO MUZEUM KOLEJNICTWA/STACJA MUZEUM W LATACH 1951-2018	41
Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała SPRAWY SĄDOWE	61
Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała KONFERENCJA – „OKRĄGŁY STÓŁ”, JAKO POCZĄTEK NOWEJ WIZJI	65
Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała DWORZEC WARSZAWA GŁÓWNA. HISTORIA I KONCEPCJE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENI	72
Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała PROJEKTY NOWYCH OBIEKTÓW NA POTRZEBY MUZEUM	80
Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała WALKA O MUZEUM	94
Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała ZBIORY STACJI MUZEUM W WARSZAWIE	101
Łukasz Popowski ZBIORY MUZEUM KOLEI WĄSKOTOROWEJ W SOCHACZEWIE	141
Magdalena Sowińska EDUKACJA MUZEALNA W STACJI MUZEUM W WARSZAWIE	143
Dr Marta Przygoda-Stelmach i Łukasz Popowski EDUKACJA MUZEALNA W MUZEUM KOLEI WĄSKOTOROWEJ W SOCHACZEWIE	146
Łukasz Popowski CENTRUM EDUKACYJNO-TURYSTYCZNE W MUZEUM KOLEI WĄSKOTOROWEJ W SOCHACZEWIE	150
Opracowanie Maria Fudała FUNDUSZE POZYSKANE PRZEZ MUZEUM KOLEJNICTWA I STACJĘ MUZEUM	152
Opracowanie Walentyna Rakiel-Czarnecka i Maria Fudała AKTUALNA SYTUACJA STACJI MUZEUM	164
Opracowanie Maria Fudała PRZYKŁADY DZIAŁALNOŚCI PROGRAMOWEJ MUZEUM KOLEJNICTWA/STACJI MUZEUM	166
BIBLIOGRAFIA	170

ZDJĘCIA

Międzynarodowe
Targi Wschodnie we Lwowie,
wnętrze pawilonu PKP, 1927 r.



Ekspozycja w Muzeum Kolejowym, 1928 r.

Uroczystość otwarcia Muzeum Kolejowego
w nowej siedzibie, 13 grudnia 1931 r.





Nowa siedziba Muzeum Kolejowego, Warszawa ul. Nowy Jazd 1, 1931 r.



Okładka przewodnika
pt. „Muzeum Kolejowe”,
projekt Stanisław Witoszyński, 1931 r.



Wystawa w Muzeum Kolejowym, 1931 r.



Ignacy Mościcki – Prezydent
Rzeczypospolitej Polskiej zwiedza
Muzeum Kolejowe,
8 kwietnia 1932 r.

MUZEUM KOLEJNICTWA W WARSZAWIE WYSTAWA LOKOMOTYW

Ocalone od zapomnienia i unicestwienia w stertach złomu stare parowozy, awansowały do roli atrakcyjnych eksponatów otwartej części ekspozycji Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, o którym wspominaliśmy już nr 40 „Stolicy”.

Muzeum to, głównie dzięki energii dyrektora mgr inż. Henryka Zaniewskiego, zdobyło dotychczas 25 takich zabytków z drogi żelaznej a z czasem obiecuje sobie ponad setkę. Będzie to zapewne możliwe wówczas, gdy po wybudowaniu nowego dworca Warszawa Centralna — Muzeum Kolejnictwa przejmie we władanie budynek, tory i perony Warszawy Głównej Osobowej przeznaczonej w całości na obiekt muzealny tego rodzaju.

Lokomotywa parowa wąskotorowa (popularnie nazywana „ciuchcią”), zbudowana przez firmę „Oreinstein Koppel” w 1924 r., ostatnio pracowała na kolejce dojazdowej linii Sochaczew—Wyszogród

Lokomotywa parowa towarowa (na tory kolei normalnej), pochodzenia niemieckiego, z lat 1901—1914, o szybkości 65 km na godz.

Jedyny zachowany egzemplarz lokomotywy parowej Pm-36 dla pociągów pospiesznych, produkcji pierwszej polskiej Fabryki Lokomotyw w Chrzanowie (1937 r.). Dopuszczalna szybkość 130 km na godz., co jak informuje dyr. Muzeum H. Zaniewski (stojący obok) było wówczas rewelacją.

Zdjęcia: HENRYK JURKO

W porównaniu z innymi krajami europejskimi w Polsce zachowało się najwięcej starych, parowych lokomotyw. Toteż skoro już po jednym egzemplarzu każdego typu zachowa się dla warszawskiego muzeum, przewiduje się nie tylko wymianę ale i eksportową sprzedaż pozostałych za granicę. Naszymi „antykami” i możliwością przeprowadzenia takich transakcji zainteresowały się już podobno m.in. Holandia, Belgia, Dania.

A tymczasem wystawa lokomotyw na jednym z nieczynnych torów Warszawy Głównej cieszy się dużym powodzeniem zwłaszcza wśród młodzieży. (KK)



MINISTER KOMUNIKACJI
ORAZ
DYREKTOR MUZEUM KOLEJNICTWA
w WARSZAWIE

uprzejmie proszę o przybycie na otwarcie
pierwszej wystawy Muzeum Kolejnictwa

DROGA ŻELAZNA WARSZAWSKO – WIENIEŃSKA I KOLEJE DZIŚ

otwarcie odbędzie się dnia 11 września 1973 r.
o godz. 11⁰⁰, na terenie dworca Warszawa
Główna Osobowa, przy ul. Tawarowej 1

Zaproszenie na I wystawę Muzeum Kolejnictwa, 1973 r.

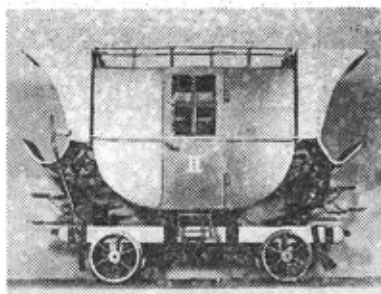


Dworzec Warszawa Główna,
hala z kasami, po powstaniu
Muzeum Kolejnictwa
– sala wystawowa
(II połowa lat 70.).

Mówi kustosz muzeum mgr inż. Józef Bąk

— Przed wojną istniało w Warszawie podobne muzeum. Było w nim kilka tysięcy eksponatów. Niestety, w czasie wojny zostało po prostu rozgrabione przez okupantów. Resztki zwieziono do jednego z budynków kolejowych — gdyż pomieszczenia muzeum okupant przeznaczył na inne cele — a tam dzieła zniszczenia dokończył pożar. Spaliły się również magazyny na dworcu Wschodnim, gdzie przechowywano część eksponatów. A więc po wojnie musieliśmy zacząć od nowa...

Pierwsze rozmowy na ten temat przeprowadzono już w roku 1946, ale dopiero w 1967 roku sprawa ruszyła



Wagon kolei konnej Budziejowice — Linz
z 1828 r.

na dobre. Opracowaliśmy wspólnie z obecnym dyrektorem muzeum mgr inż. Henrykiem Zanlewskim szczegółową dokumentację, zebrało się też sporo eksponatów — pierwsze trzy maliśmy w piwnicy! — aż wreszcie w r. 1973 muzeum zostało otwarte. Mamy w nim znowu kilka tysięcy pozycji — od dokumentów, fotografii i starych rozkładów jazdy — do wagonów i lokomotyw. Już wkrótce pokażemy publiczności rozwój kolejnictwa polskiego w 30-leciu, bo jest się czym pochwalić, a w następnym etapie wybudujemy budynek muzealny i specjalne torowiska na kilkadziesiąt zabytkowych egzemplarzy taboru. Jest na to najwyższy czas, bo podobne placówki mają już wszystkie państwa Europy...

APEL DO WSZYSTKICH, A SZCZEGÓLNI DO KOLEJARZY Z DZIADA - PRADZIADA!

Placówka muzealna, o której piszemy obok, ma jeszcze spore braki w swych zbiorach. Pomóżcie jej! Cenne są wszystkie przedmioty w jakiś sposób związane z koleją: oznaczenia, zabytkowe bilety, dokumenty, emblematy, narzędzia, przedmioty takie jak stare latarki konduktorskie, guziki od mundurów, dystynkcje i wiele, wiele innych.

Jeśli dysponujesz czymś, co mo-

głoby wzbogacić zbiory nowo powstałego muzeum — przyślij do nas list z obszerną informacją na ten temat. Listy zostaną przekazane kustoszowi muzeum mgr inż. Józefowi Bąkowi.

Nasz adres: redakcja „Świata Młodych” Warszawa, 00-561, Mokotowska 24, z dopiskiem na kopercie:
MUZEUM PKP.

Zwiedzanie skansenu przez
Adama Wielądka – wiceministra
komunikacji (trzeci od lewej),
oprowadza go Jan Kamiński –
dyrektor Muzeum (drugi od lewej),
1983 r.



Drużyna parowozu Os24-10,
która przyjechała nim do Muzeum
po remoncie w ZNTK w Bydgoszczy, 1984 r.



Odnawianie parowozu OKo-1 przez uczniów
Zasadniczej Szkoły Zawodowej w Warszawie, 1985 r.

WAR- SZAWA GŁÓWNA

Oprzytomnieliśmy wreszcie. Zachwytom nad Dworcem Centralnym koniec. Niedysiejszy cud Warszawy w ciągu dwóch lat nie tylko spowszedniał, ale też zszarzał, odkrył swoje braki, wady, nijakość. I jak to przewidzieć można było – stara barakobuda „Warszawa Główna”, wysłużona emerytka, budzi dziś rozrzewnienie. To były czasy!

Światowe życie. Nocna oaza lumpenproletariatu, skacowanych intelektualistów, wiecznych studentów i rozespanych podróżnych. Panie prostytutki za pan brat tu z przedstawicielami innych wolnych profesji – przy małym ciemnym natural-

nie, pod okiem ziewającego „władzy”. A gdy komu głodno – bufet obficie zaopatrzony: dania ciepłe i odgrzewane, sucha bułka z „krakowską”, prawdziwa kawa z fusami na mokrym talerzu marki porcelit „Wars” i zjełczała sałatka jarzynowa, co już wczoraj była przedwczorajsza. A zostawiłeś ją na chwilę bez opieki – już nie twoja. Właściciel fioletowego nosa pożarł połowę, ale resztę solidarnie zostawia, jak bratu. Głodny głodnego zrozumie. „Pożycz pan dwa złote” – to oznaka zaufania. Pożyczasz więc. Zresztą, jak tu nie pożyczć, skoro brakuje człowiekowi do „Przemysławki” głupich dwóch złotych.

Tylko kioskarka bez serca i trzeciej butelki sprzedać nie chce. Jeszcze drze się, że to na gębę, nie do gębę. Więc – małe ciemne z braku laku. I zwierzenia. Od serca, wątroby, po pięty.

O 4-ej nad ranem przywozili „Życie Warszawy”, jeszcze ciepłe, z niedoschniętą farbą drukarską rozmazującą się pod palcami. Panowie żurnaliści-debiutanci niejedną tu temat łapali. Drżącymi palcami włączali ukryte pod płaszczem magnetofony, uszy im przez pół nocy stały na baczność...

Od dwóch lat pusto już tu jednak, i przez to nijako jakoś. Smutno. Nawet pobliskie rożno warsowskie, choć wyelegancone zastłonkami made in „Fako”, też jakby osowiało. Wczoraj tętniące życie, dziś – muzeum. Konkretnie: Muzeum Kolejnictwa. To nowa funkcja wczorajszej „Warszawy Głównej”.

Nie miała dotąd Polska tego rodzaju muzeum z prawdziwego zdarzenia. Przedwojenne Muzeum Komunikacji – już jako tako zorganizowane – zmiotły bomby. Po wojnie z kolei ważniejsze sprawy miało kolejnictwo na głowie, niż zabawianie się we wspominkowe inicjatywy. Czy słusznie? Na szczęście w 72 roku poszedł ktoś wreszcie po rozum do kolejarzy i na okazję 130-lecia Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej dano Warszawie część Dworca Głównego na salę ekspozycyjną. A z chwilą zamknięcia ruchu pasażerskiego (dziś stacja przyjmuje tylko rezerwowo wagony towarowe i pocztę) wystawiono przy peronach 9 lokomotyw, z których najstarsza wyprodukowana została w 1906 roku przez niemiecką firmę Henschel.

Niestety, nasze rodzime Muzeum Kolejnictwa jest jeszcze w strasznych powijkach. Ciasnota, improwizacja, brak warunków do eksponowania i normalnej pracy. 19 osób personelu to niby niemało, jednak przy ogromie zajęć stanowczo nie wystarcza. Pilnie na przykład potrzebny jest pracownik do konserwacji obiektów



eksponowanych na wolnym powietrzu, które jeszcze trochę, a żeże rdza.

Towarzyszący mi dyrektor p. Józef Bogdan rysuje wizję przyszłości: „To wyremontujemy, tu poszerzymy, tam będą drzwi”... Póki co jednak – niemrawy remont. Może do czasu lata – przy Kolei i Bożej pomocy – muzeum powiększy się o jedną dodatkową salę wystawową i zaplecze dla pracowników. Może. Bo na razie pokoił biura przypomina gigantyczną rupieciarnię, gdzie przy szafie szafa i na tych szafach jeszcze szafka. Książki, dokumenty, eksponaty – wszystko na kupie, na paru metrach zagrzybionej powierzchni, z której wygospodarować trzeba jeszcze było kąta na „pracownię fotograficzną”, gdzie pod rozpiętym pomiędzy szafami kartonowym szyldem „Uwaga zły fotograf” (dopisek uściślający: „wściekły”) rządzi Mistrz Wojtek. Rzeczywiście, ma powód być wściekły na tę ciasnotę, wilgoć i zimno. Zresztą nie tylko on. Szefowa od kompletowania eksponatów – pani Kupczyk – wyciąga z kąta (spod służbowego fartucha wiszącego na wieszaku z demobilu) wspaniale zachowany galowy mundur kolejarski z 1905 roku! Pełna elegancja. Aż nabiera człowiek od razu szacunku dla kolejarskiego fachu. Mundur ten, jak i wiele innych eksponatów, trafił tu drogą prywatnej darowizny. Jest nadzieja, że darów podobnych będzie wkrótce więcej, trafiłem bowiem akurat na wysyłanie apelu Muzeum Kolejnictwa do 180 klubów emerytów kolejarzy o ocalenie od zapomnienia tego, co da się jeszcze ocalić. A dziadkowie, wiadomo, chomikują często rzeczy zaskakujące.

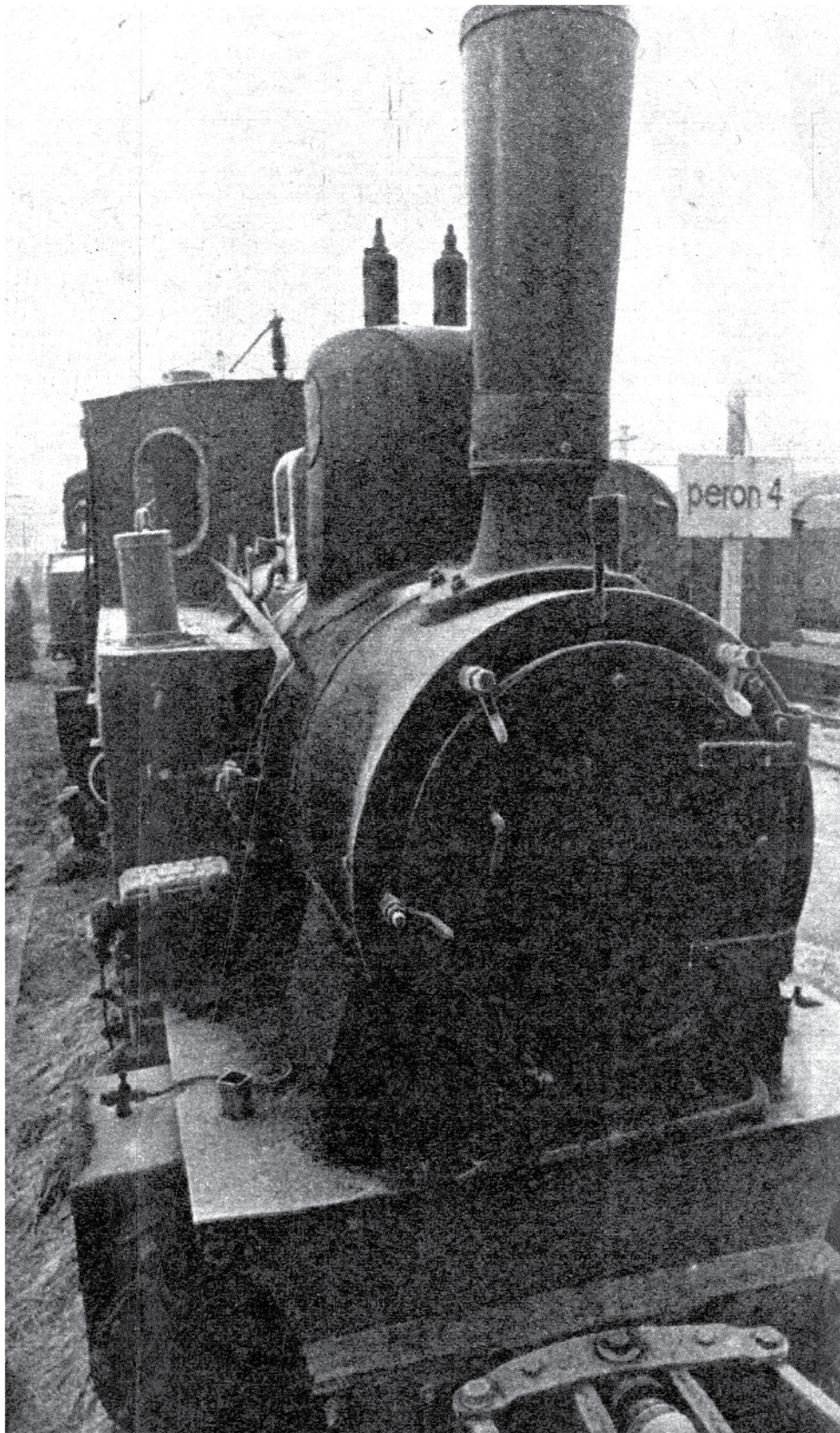
Dyrektor J. Bogdan ma dużo chęci i pomysłów, ale życie jest życiem. Zwłaszcza życie usłane paragrafami, limitami, priorytetami i tzw. trudnościami obiektywnymi.

– W zeszłym roku – mówi – gościliśmy delegację Japończyków, którzy przyjechali specjalnie, żeby nagrać odgłosy starych lokomotyw. Minęło parę miesięcy i dostają od nich paczkę, a w niej, płyta gramofonowa z robionymi u nas nagraniami! Czyż nie świetny pomysł?

Marzy się więc dyrektorowi muzeum z prawdziwego zdarzenia, nie gorsze niż mają inne kraje, a może ciekawsze nawet. Tymczasem jednak hall główny dworca zamieniony został na gigantyczną rupieciarnię pod szyldem „Kiermasz Mebli”.

O ile pomysł, żeby wykorzystać tę przestrzeń na sprzedaż mebli jest sam w sobie godny pochwały, to jego realizacja okazała się niewypałem. To nie kiermasz, choć się tu handluje, to raczej gigantyczne usypisko przecenionych głównie bubli, straszących pstrokacizną tandetnych obić i kilogramami kurzu, jaki na nich osiadł. A niestety, widok ten obowiązkowo zaliczać muszą wszyscy goście muzeum, wśród których w roku 1977 było o!o!o pół tysiąca turystów i specjalistów z zagranicy. Boczają się więc kolejarze na handlowców, ale i handlowcy mają niejedno za złe gospodarzom.

Za okienka dawnej kasy kolejowej Nr 7, wygląda klientów zziębnięta Pani Helena. Naprzeciw niej (okienko 8) trzęsie się z zimna – choć w służbowej kufajce – Pani Elżbieta. Magazynier Pachlicki wprowadza mnie na „biurowe” zaplecze. Żalostnie tu jeszcze, niż w pokoiku muzeum. Odpadający tynk, grzyb na ścianach, zimno, brak bieżącej wody, telefon najbliższy – na ulicy, za złotówkę. Nawet siusiu gdy trzeba, to klucz u kolejarzy, bo chronią przybytek przed handlowcami jak sejf. Ale najgorsze bodajże są szczury, spasio- nie nie wiadomo czym i tak bezczelnie, że nic sobie nie robią z drżenia urzędniczek, ani ciskania w nie aktami i czym popadnie. Wiadomo – szczer bestia inteligentna. Pytam o dodatek za trudne warunki pracy. Obie panie są zaskoczone: Dodatek? Owszem, był w zeszłym roku.



Od września 77 przez 4 miesiące „Kiermasz Mebli – o/Ochota” osiągnął ponad 20 mln złotych, mimo że zamiast 17 osób personelu – jak to było rok temu – pracuje obecnie zaledwie osób 5.

– Aby do pierwszego – pociesza się na głos pani spod okienka 8.

– A potem?

– Zwijamy się. Film będą kręcić: „Milość Szpicbródki”.

I na ten optymistyczny filmowy akcent decyduję się wycofać poza staruszkę „Warszawę Główną”, nie przejawiając najmniejszego już nawet zainteresowania biurami Dyrekcji Rejonowej Kolei Państwowych, które rozmieściły się na miejscu dawnego... bufetu.

Światowe życie, niedziela na Głównym, było – nie wróci.

Fot. MIROSŁAW STĘPNIAK



Wydarzenie z okazji obchodów „140 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej”, 1985 r.



Uroczystość obchodów pn. „150 lat kolei na ziemiach polskich”, 17 czerwca 1995 r. Wśród gości: Lech Wałęsa – Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i kardynał Józef Glemp – Prymas Polski. Gości przyjmuje Janusz Sankowski – dyrektor Muzeum w latach 1991-2009.



Wystawa Modeli Kolejowych w Sali Lustrzanej, 1999 r.



Wystawa pt. „Miniaturowe kolejki – zabawa na całe życie”, 1999 r.



Wystawa pt. „70 lat Średnicowej Linii Kolejowej”, 2003 r.



Bogusław Wołoszański podczas realizacji programu telewizyjnego, 2004 r.



*Medal Pamiątkowy „PRO MAZOVIA”
przyznany przez Marszałka za
„całokształt działalności społecznej
i publicznej oraz realizację zadań na rzecz
Województwa Mazowieckiego,
które wybitnie przyczyniły się do kulturalnego
i społecznego rozwoju Mazowsza”.*

Uroczystość z okazji „80-lecia Muzeum
Kolejnictwa”, **6 października 2011 r.**
Przemawia Adam Struzik – Marszałek
Województwa Mazowieckiego, po lewej stronie
Ferdynand Ruszczyk – dyrektor Muzeum.



Konferencja pt. „Warszawa Główna i co dalej?”, **29 lutego 2012 r.**



Sala wystaw – zajęcia dla dzieci,
2013 r.



Przyjazd pociągu retro do Muzeum,
16 września 2017 r.



Skansen, 2017 r.



Lekcja muzealna, 2017 r.



Otwarcie wystawy pt. „Koleje polskie 1918-2018”
przez Joannę Kazimierską – dyrektora Stacji Muzeum,
11 października 2018 r.



Oficjalne otwarcie Sejmikowej Kolejki Wąskotorowej w Sochaczewie, **1 października 1922 r.**
Źródło: B. Pokropiński, Sochaczewska kolej wąskotorowa, Warszawa 2012.



Przejazd przez Chodaków,
Powiatowa Kolej Sochaczewska.
Zdjęcie wykonane pomiędzy 1930 a 1939 r.
Źródło: z archiwum Waldemara Bronicza.



Pierwszy pociąg motorowy –
– wagon motorowy PKS M1, **wrzesień 1937 r.**
Źródło: B. Pokropiński, Sochaczewska kolej wąskotorowa, Warszawa 2012.



Stacja kolei wąskotorowej w Wyszogrodzie, **18 lipca 1964 r.**

Autor: Roger Joanes. Zdjęcie udostępnione na podstawie zgody autora przez portal www.fotopolska.eu.



Pociąg pasażerski z Sochaczewa Wąskotorowego zbliża się do stacji w Chodakowie. Skład prowadzi parowóz typu „Kujawy” zbudowany przez WSABP, w 1928 r. z nr fabr. 88 na zamówienie Ministerstwa Spraw Wojskowych, **18 lipca 1964 r.**

Autor: Roger Joanes. Zdjęcie udostępnione na podstawie zgody autora przez portal www.bazakolejowa.pl.



Parowóz Px29-1704
w Piaskach Królewskich,
lata 80. XX w.

KOLEJ SOCHACZEWSKA

Kolej sochaczewska została wybudowana w latach 1921–1922. Materiał na jej budowę sprowadzono z rozbiętych po I wojnie światowej kolei polowych, wybudowanych przez wojska zaborców rosyjskich i niemieckich. Szyny ułożono na podkładkach z drewna, a szerokość toru wynosiła 750 mm.

Początkowo otwarto odcinek o długości 16 km – z Sochaczewa do Tułowic, a następnie zbudowano odgałęzienie Tułowice – Piaski Królewskie. W Chodakowie i Tułowicach były tzw. mijanki, a w Sochaczewie mieściło się zaplecze techniczne i rampa przeładunkowa, łącząca wąskotorówkę z koleją normalnotorową.

W Piaskach Królewskich wybudowano również rampę przeładunkową, gdyż w tej miejscowości kolej sochaczewska stykała się z kolejką leśną, służącą do przewozu drewna.

W latach trzydziestych kolej prze-

woziła wyposażenie do nowo powstałej fabryki chemicznej w Chodakowie. Przewożone tam ładunki były niekiedy takich rozmiarów, że wystawały znacznie poza obrys wagonów i trzeba było rozbierać barierki mostu na rzece Utracie oraz wykopywać pionowe wskaźniki ustawiane obok torów. Prócz tego linia sochaczewska była obciążona przewozami drewna, wyrobów ceramicznych, węgla, wyrobów chemicznych i materiałów budowlanych.

Rosnące ilości ładunków zmusiły właścicieli kolei do wymiany zbyt słabych szyn. Wybudowano też budynki stacyjne i warsztaty kolejowe.

Po drugiej wojnie światowej przewozy towarów jeszcze wzrosły i dochodziły do 120000 ton rocznie. Duży był również ruch osobowy – wynosił 150 000 pasażerów rocznie.

Niestety, w latach sześćdziesiątych, wskutek konkurencji transpor-

towej PKS, ruch na kolei gwałtownie maleje. Zmniejsza się także ruch osobowy.

W chwili obecnej kursuje dziennie kilka par pociągów. Tabor jest wykorzystywany w niewielkim procencie. Połączenie między Tułowicami a położonym w głębi Puszczy Kampinoskiej Piaskami Królewskimi jest nieczynne. Kolej sochaczewska przynosi deficyt:

Oprócz tego, że trzeba do kolei dopłacać, zaczyna ona przeszkadzać władzom miasta Sochaczewa w rozbudowie nowej dzielnicy mieszkaniowej. Być może kolej sochaczewska podzieli los innych wąskotorówek, które zostały zlikwidowane.

W tej sytuacji Muzeum Kolejnictwa w Warszawie oraz Warszawski Oddział Przewodników PTTK podjęły starania o uratowanie kolei. Z inicjatywy tych instytucji odbyło się na początku obecnego sezonu turystycznego spotkanie z dziennikarzami, a następnie wycieczka autokarem przez Puszcę Kampinoską do Sochaczewa i dalej już koleją do zapomnianego przystanku Piaski Królewskie.

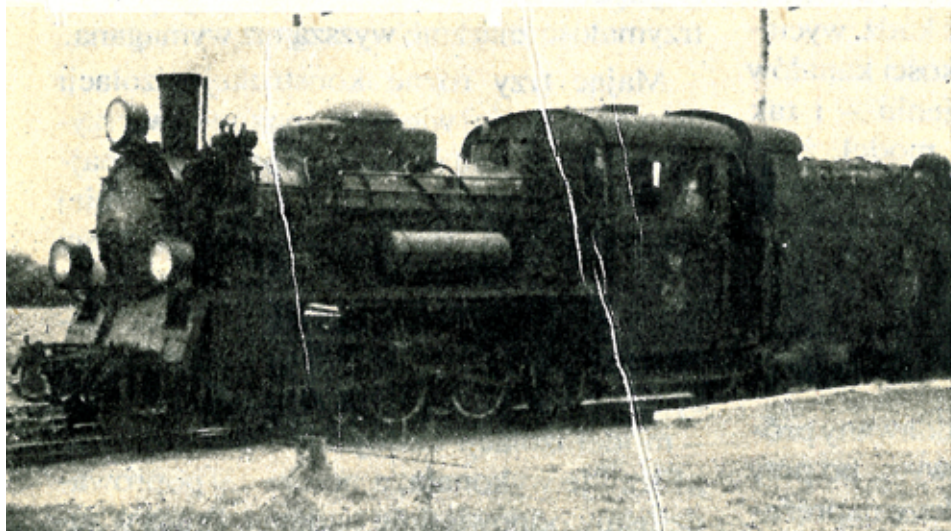
Po drodze zwiedzano Muzeum Kampinosu, Muzeum Bitwy nad Bzurą w Sochaczewie oraz pseudoobronny kościół w Brochowie.

Nie trzeba dodawać, że na przedmieściach Sochaczewa leży Żelazowa Wola, będąca zawsze wielką atrakcją dla turystów.

Również sama jazda pociągiem sprawia ogromną przyjemność, szczególnie, gdy podróżni nigdzie się nie spieszą. Można dojechać do Wyszogrodu, gdzie w wysokiego brzegu Wisły rozciąga się wspaniały widok na położone na drugim brzegu rzeki miasteczko, do którego można dojść po najdłuższym w Europie drewnianym moście, będącym oczywiście również zabytkiem techniki.

Wydaje się, że zwrócenie uwagi na walory turystyczne trasy kolei sochaczewskiej może w przyszłości zwiększyć ruch osobowy i wydatnie zmniejszyć jej niedobory finansowe. W tej chwili dzieci znają przecież parowóz tylko z bajeczki Tuwima. Jak wygląda on naprawdę wiedzą ich rodzice.

Przeniesienie jednej lokomotywy i jednego wagonu do Muzeum Kolejnictwa i zlikwidowanie ostatniej czynnej kolei parowej w okolicach Warszawy byłoby naszym zdaniem ogromną stratą. (wpl)



Parowóz wybudowany w 1914 r. o mocy 90 kW

Wnętrze wagonu osobowego. Podróż pociągiem umiała dziennikarzom kapela ludowa z Sochaczewa. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby takie występy odbywały się w każdą sobotę i niedzielę w sezonie turystycznym



Uroczyść otwarcia Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie – 6 września 1986 r.



Teren Muzeum przygotowany do uroczystego otwarcia.



Symbolicznego przecięcia wstęgi dokonuje wiceminister komunikacji Adam Wielądek.



Odnaczenia państwowe dla zasłużonych osób wręcza wiceminister komunikacji Adam Wielądek.



Rusza pierwszy pociąg w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. Pociąg prowadzi parowóz Px-29 1704.



Pracownicy Muzeum, Czesław Gwara – naczelnik, w pierwszym rzędzie trzeci od lewej.



Trasa Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej.
Wagon typu 1Aw ciągnie
niemiecki parowóz wąskotorowy PKS3,
wyprodukowany w 1924 r.
Zdjęcie wykonane pomiędzy 1987 a 1994 r.



Budynek Muzeum Kolei Wąskotorowej, wcześniej pełnił funkcję dworca tej kolei, **2006 r.**



Zwiedzanie skansenu
w Muzeum Kolei Wąskotorowej,
31 maja 2015 r.

Przyjazd pociągu retro
do Muzeum,
16 września 2017 r.



STACJA MUZEUM W WARSZAWIE

Skansen w 100. rocznicę odzyskania niepodległości przez Polskę,
11 listopada 2018 r.

MUZEUM KOLEI WĄSKOTOROWEJ W SOCHACZEWIE

Wakacyjny pociąg retro
w Wilczych Tułowskich (Puszcza Kampinoska),
9 lipca 2014 r.



Skansen, 6 lipca 2016 r.

STACJA MUZEUM