

# INFORMATOR DLA NAUCZYCIELA

Wirtualne Muzea województwo mazowieckie

STACJA MUZEUM

**Mazowsze.**  
serce Polski

# STACJA MUZEUM

ul. Towarowa 3  
00-811 Warszawa



Fundusze  
Europejskie  
Program Regionalny



Rzeczpospolita  
Polska

**Mazowsze.**  
serce Polski

Unia Europejska  
Europejski Fundusz  
Rozwoju Regionalnego



Sfinansowano w ramach reakcji Unii na pandemię COVID-19



# HISTORIA

**Polskie Koleje Państwowe S.A. wraz z Urzędem Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego, mając na uwadze ochronę dziedzictwa kolejowego w Polsce, zdecydowały o konieczności powołania nowej instytucji kultury, pod nazwą Stacja Muzeum, która jest spadkobiercą ideowym i merytorycznym Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Placówka ta posiadała w swoich zbiorach wiele drogocennych i unikatowych na skalę europejską eksponatów, które należycie uchronione od zniszczenia i poddane gruntownej renowacji będą stanowiły oś narracji nowej wystawy.**

Stacja Muzeum prowadzi swoją działalność w budynku nieczynnego już dworca Warszawa Główna Osobowa, położonego przy ulicy Towarowej 3 w Warszawie, do czasu wybudowania nowoczesnej siedziby dla Stacji.

Rozmowy na temat relokacji i restrukturyzacji Muzeum Kolejnictwa rozpoczęły się już kilka lat wcześniej. 15 lipca 2014 roku Województwo Mazowieckie, Miasto Stołeczne Warszawa, PKP S.A. oraz Naczelna Organizacja Techniczna zrzeszająca 37 stowarzyszeń podpisały list intencyjny określający współdziałanie w zakresie powołania nowej instytucji kultury – Centrum Komunikacji i Techniki. W toku dalszych prac okazało się, że projekt ograniczył się jedynie do części dotyczącej dziedzictwa kolejowego i dlatego zmniejszyła się liczba partnerów. W dniu 21 października 2014 roku podpisana została pomiędzy PKP S.A. a Województwem Mazowieckim warunkowa umowa określająca zasady współdziałania stron w procesie tworzenia Stacji Muzeum i od tego momentu wiadomo, że nie powstanie Centrum Komunikacji i Techniki, ale Stacja Muzeum poświęcona tematyce kolejowej. 8 maja 2015 roku pomiędzy Województwem Mazowieckim a Polskimi Kolejami Państwowymi S.A. została zawarta warunkowa umowa o utworzeniu i prowadzeniu samorządowej instytucji kultury pod nazwą „Stacja Muzeum”, która zdefiniowała wszystkie obszary współpracy dwóch współorganizatorów, a w jej wyniku kilka tygodni później – 15 czerwca Sejmik Województwa Mazowieckiego podjął dwie uchwały: w sprawie likwidacji Muzeum Kolejnictwa w Warszawie oraz utworzenia i prowadzenia wspólnie z PKP S.A. samorządowej instytucji kultury – Stacji Muzeum, a także nadania jej statutu. Dnia 31 marca 2016 roku Muzeum Kolejnictwa zostało wykreślone z rejestru instytucji kultury.

W dniu 14 maja 2016 roku podczas Nocy Muzeów Stacja Muzeum została uroczystie otwarta dla zwiedzających po ponad dwumiesięcznej przerwie związanej z czynnościami likwidacyjnymi po Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.





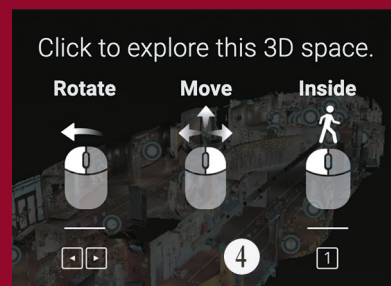
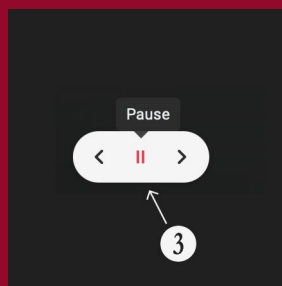
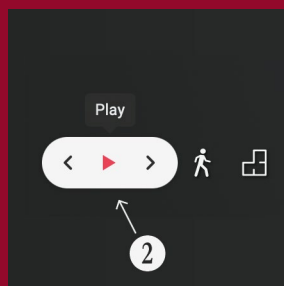
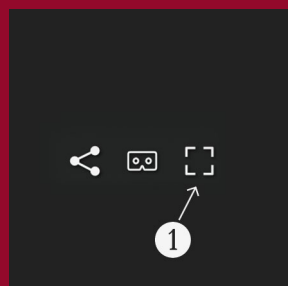


# INSTRUKCJA

## Uruchamianie oraz poruszanie się po wirtualnym spacerze

Wirtualny spacer uruchamia się w pełnym oknie przeglądarki po uruchomieniu linku. Aby powiększyć spacer na cały ekran, należy kliknąć w ikonę powiększenia ❶. Prezentację można prowadzić w sposób zautomatyzowany, uruchamiając automatyczne ❷ przechodzenie między punktami. Przy tej opcji należy zatrzymywać się przy kolejnych punktach, wybierając przycisk pauza, ❸ aby omówić każdy z wybranych obiektów. Wszystkie

miejsca, na których należy się zatrzymać są dodatkowo omówione w dalszej części tego opracowania. Drugim sposobem prowadzenia prezentacji jest swobodne przemieszczanie się. Przemieszczanie się po przestrzeni można realizować przy pomocy myszki lub klawiatury. Instrukcja jest widoczna poniżej ❹.



## Wymagania techniczne

### LAPTOP LUB KOMPUTER STACJONARNY:

PC: Windows 10 lub nowszy, GPU, oraz co najmniej 8 GB pamięci RAM  
Mac: OSX 10.15.5 (Yosemite) lub nowszy oraz co najmniej 8 GB pamięci RAM  
Dedykowany GPU z 4 GB z pamięci

### OBSŁUGIWANE PRZEGLĄDARKI:

Zawsze aktualizuj przeglądarkę do najnowszej wersji.

1. Chrome Wersja 59 lub nowsza. Wpisz `chrome://version` w pasku adresu, aby sprawdzić jaką wersję posiadasz.
2. Firefox Wersja 54 lub nowsza Wpisz `about:support` w pasku adresu, aby sprawdzić jaką wersję posiadasz.
3. Edge Wersja 15 lub nowsza.
4. Safari Wersja 9 lub nowsza.

Internet Explorer nie współpracuje z systemem.

### POŁĄCZENIE INTERNETOWE:

- Podstawowy dostęp szerokopasmowy lub kablowy
- Silne i stabilne połączenie internetowe

### TABLETY ORAZ SMARTFONY:

- iPad Pro (1 generacji lub nowszy).
- iPad (7 generacji lub nowszy).
- iPad Air (2 generacji lub nowszy).
- Samsung Galaxy Tab S4 lub porównywalne urządzenie oparte o system Android.

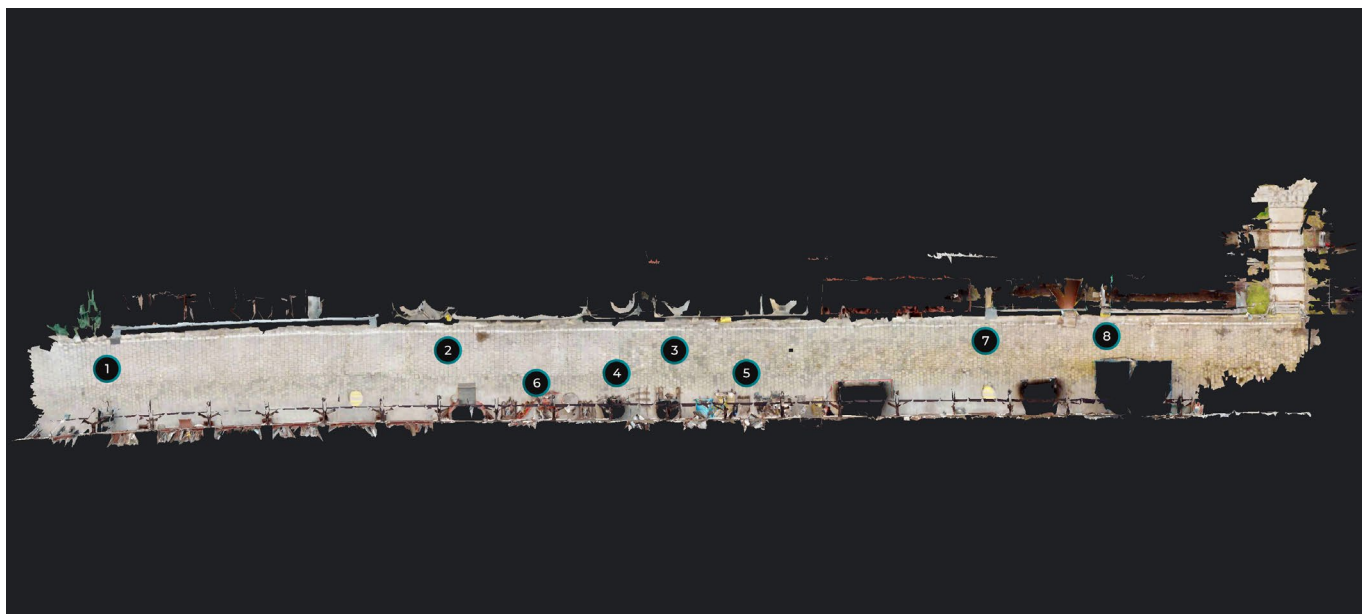


# URUCHOMIENIE SPACERU

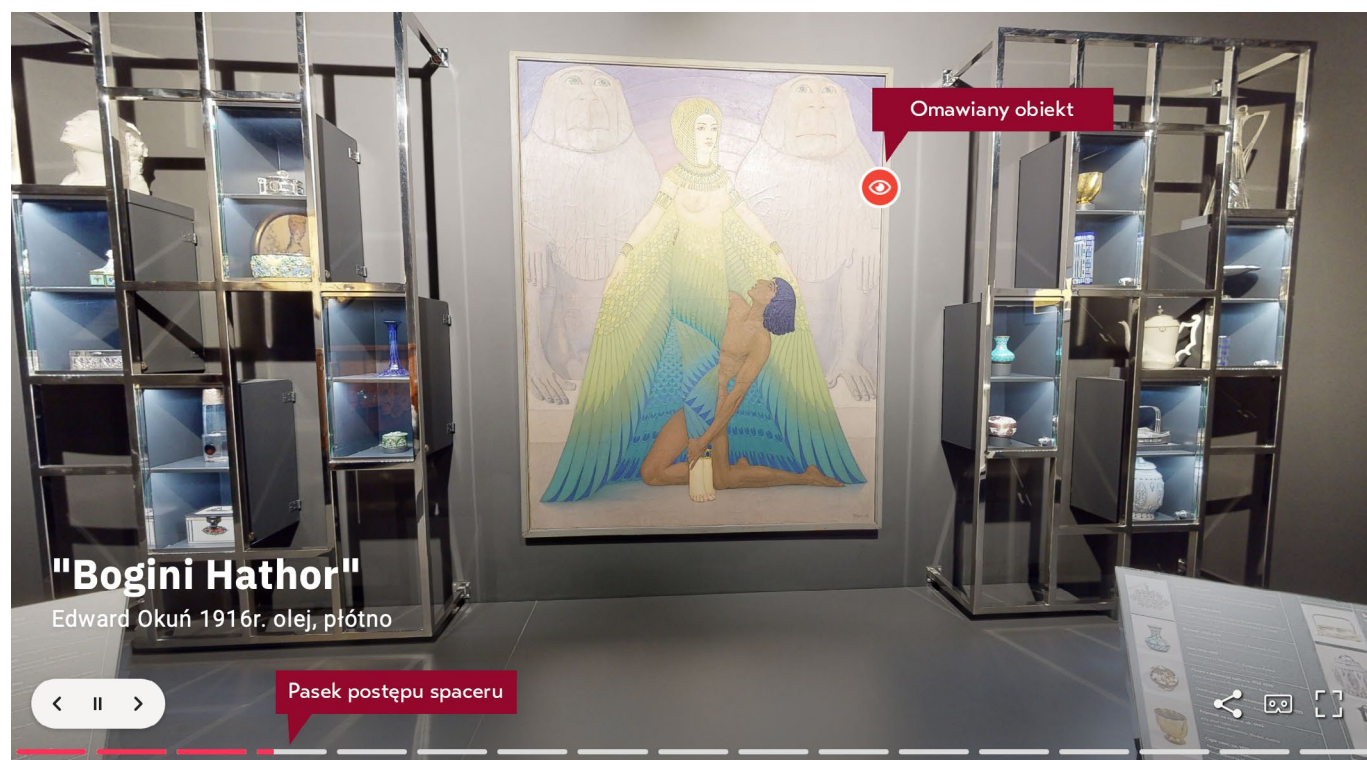
Zeskanuj kod lub wpisz w przeglądarkę link:

<https://my.matterport.com/show/?m=yfxtigEpyP3>

Widok całej trasy z zaznaczonymi punktami do omówienia



Widok przykładowego punktu do omówienia



# SCENARIUSZ LEKCJI

**Przy pomocy Wirtualnego spaceru, wykorzystując najnowsze technologie informacyjne, zaprezentujemy Wam zbiory muzealne.**

Spacer stanowi wirtualną część muzeum tradycyjnego i istnieje tylko w cyberprzestrzeni.

Wirtualny spacer ułatwia poruszanie się po obiekcie, pozwala poznać miejsca, w których prezentowane są interesujące eksponaty, a jednocześnie nie zdradza wszystkich eksponatów zebranych w muzeum, jednocześnie zachęcając do odwiedzenia go osobiście.

Dzięki Wirtualnemu spacerowi można zwiedzić wystawy, zgodnie z sugerowaną przez przewodnika trasą.

## PUNKT 1



### Wagon salonowy Ashx 01

W roku 1939 zakłady H. Cegielski S. A. w Poznaniu realizowały umowę na dostawę sześciu wagonów dla Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych i Wielkich Ekspresów Europejskich (CIWL). Niestety, wybuch II wojny światowej przerwał dostawę i we wrześniu 1939 r. dwa ostatnie wagony pozostały niewykończone na terenie zakładów HCP. Były to wagony CIWL o numerach 4223 i 4224. Po zajęciu zakładów HCP przez Niemców, podjęto decyzję o ich przebudowie na reprezentacyjne wagony salony dla nazistowskich dygnitarzy: A. Greisera i R. Ley'a, jednak aż do wyzwolenia Poznania w lutym 1945 r., przebudowa nie została ukończona i władze polskie przejęły je na terenie zakładów HCP.

Prezentowany wagon jest jednym z dwóch omawianych (ex WR 4223). Po usunięciu nazistowskich symboli oraz adaptacji i zmianie wystroju wnętrza, przekazany został do eksploatacji na PKP jeszcze w roku 1946. Otrzymał polskie oznaczenie typu 26W i jako reprezentacyjny wagon salonowy PKP oznaczony został numerem 01.

W latach 1947-1952 wagon użytkowany był przez ówczesnego Prezydenta RP – Bolesława Bierutę, a następnie pozostawał w dyspozycji Urzędu Rady Ministrów. Podróżowali nim ówcześni dygnitarze PRL, m.in. Władysław Gomułka i Józef Cyrankiewicz, a także zagraniczni politycy odwiedzający Polskę.



ZATRZYMAJ



PRZECZYTAJ,  
CZAS OK. 2 MIN.



URUCHOM



## PUNKT 2



### Drezyna pancerna PzTrWg16

Została zbudowana w Niemczech w 1942 r. dla Wehrmachtu w Fabryce Berliner Maschinenbau A.G. (dawny L. Schwartzkopff). Jednostka skierowana została na front wschodni. Była najcięższym pojazdem szynowym użytym w czasie II wojny światowej przez hitlerowskie Niemcy. W sumie wyprodukowano jedynie 3 sztuki takich lokomotyw.

Pociąg został zdobyty latem 1944 r. na południowym wschodzie Polski. Po zakończeniu działań wojennych stacjonował w jednostce Wojska Polskiego w Przemyślu. W 1947 brał udział w akcji „Wisła”. Był naprawiany własnymi siłami i użytkowany przez Wojsko Polskie do końca lat sześćdziesiątych XX w. W 1974 r. trafił do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.



ZATRZYMAJ



PRZECZYTAJ,  
CZAS OK. 1 MIN.



URUCHOM



## PUNKT 3



### Wagon artyleryjski pochodzenia sowieckiego

Został przebudowany przez Niemców w połowie II wojny światowej. Wyposażony jest w typowe dla niemieckich pociągów pancernych BP42/BP44 wieże obrotowe. Latem 1944 r. zdobyła go Armia Czerwona. Używany był prawdopodobnie w składach improwizowanych pociągów pancernych Wojska Polskiego działających w Bieszczadach w latach 1945-1947.

W roku 1974 obiekt trafił do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, gdzie jest eksponowany wraz z pancerną jednostką trakcyjną PzTrWg 16, jako improwizowany pociąg pancerny. Jest to jedyny zachowany w Polsce wagon artyleryjski pociągu pancernego.



ZATRZYMAJ



PRZECZYTAJ,  
CZAS OK. 2 MIN.



URUCHOM

## PUNKT 4



### Lokomotywa wąskotorowa Maffei

Lokomotywa wąskotorowa WLs typ Bd. W 1836 r. Joseph Anton Ritter Maffei założył w Monachium firmę, która specjalizowała się w budowie parowców i lokomotyw. Po jakimś czasie jego przedsiębiorstwo połączyło się z zakładami Krauss, tworząc spółkę Krauss-Maffei. Zakład zbankrutował w 1930 r.

Obiekt znajdujący się w zbiorach muzealnych jest lokomotywą wąskotorową na tor 600 mm, z jednocyndrowym dwusuwowym wysokoprężnym silnikiem spalinowym LANZ. Lokomotywa od momentu wyprodukowania do przekazania do zbiorów muzealnych pracowała w krakowskich zakładach wodociągowych, gdzie służyła do wożenia piasku przeznaczonego do filtrowania wody.



ZATRZYMAJ



PRZECZYTAJ,  
CZAS OK. 3 MIN.



URUCHOM



## PUNKT 5



### Drezyna ręczna

Drezyna to pomocniczy pojazd kolejowy z napędem mechanicznym ręcznym, służący do nadzoru stanu linii kolejowych, a także do diagnostyki lub przewozu pracowników i materiałów w celu utrzymywania nawierzchni linii kolejowej.

Prezentowana drezyna ręczna 2-osiowa na tor o rozstawie 1 435 mm została przekazana nieodpłatnie przez DS Jarosław i wpisana do inwentarza Muzeum Kolejnictwa w Warszawie 05.06.1992 r. Zarówno miejsce i czas powstania, jak i producent eksponatu pozostają nieznane.



ZATRZYMAJ



PRZECZYTAJ,  
CZAS OK. 3 MIN.



URUCHOM

## PUNKT 6



### Pantograf i sieć trakcyjna

Sieć trakcyjna składa się z:

- słupów trakcyjnych
- zawiesia
- wieszaka do którego przymocowany jest drut jezdny
- drutu jezdnego
- liny naprężającej (tu nie pokazanej)
- izolatorów

Prąd z drutu jezdnego pobierany jest przez tzw. ślizgacz (element stykający się z drutem jezdny), zamontowany na odbieraku prądu (pantografie).



ZATRZYMAJ



PRZECZYTAJ,  
CZAS OK. 3 MIN.



URUCHOM



## PUNKT 7



### Wagon pocztowy

Po II wojnie światowej PKP przejęły na terenie Ziemi Odzyskanych, szczególnie na Dolnym Śląsku i Pomorzu Zachodnim, szereg 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 w dużej części trafił w ręce PKP.

Prezentowany wagon bagażowo-pocztowy zbudowany został dla jednej z prywatnych kolei dojazdowych z terenu Dolnego Śląska i jest bardzo typowym przykładem tego rodzaju wagonów. Ostoja jest konstrukcji stalowej nitowanej, natomiast nadwozie jest drewniane, z zewnątrz obite blachą. Przedział pocztowy dostępny był jedynie dla pracowników poczty i oddzielony ścianą (bez przejścia) od części bagażowej wagonu, używanej przez PKP. W części bagażowej znajdował się 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.



ZATRZYMAJ



PRZECZYTAJ,  
CZAS OK. 2 MIN.



URUCHOM

## PUNKT 8



### Wagon BCI-29 (tzw. Szczęśliwicki)

W połowie lat dwudziestych ubiegłego wieku, powołane do życia w roku 1920 koleje niemieckie Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG), podjęły decyzję o zamawianiu znormalizowanego tabo-ru 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 cięgłowo-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 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 siedemdziesiątych XX wieku.



ZATRZYMAJ



PRZECZYTAJ,  
CZAS OK. 2 MIN.



URUCHOM

## ZAKOŃCZENIE

### **Drodzy uczniowie,**

to jest koniec naszej dzisiejszej podróży po muzeum. Mam nadzieję, że lekcja była dla Was interesująca i pouczająca. Dziękuję Wam za uwagę i za zaangażowanie.

Teraz jest dla Was czas. Możecie raz jeszcze na spokojnie obejrzeć wszystkie eksponaty. Gdybyście mieli jakiegokolwiek pytania, zachęcam do ich zadawania.



**ZATRZYMAJ**



**PRZECZYTAJ,**  
CZAS OK. 0,5 MIN.



# INFORMATOR DLA NAUCZYCIELA

Wirtualne Muzea województwo mazowieckie



Fundusze  
Europejskie  
Program Regionalny



Rzeczpospolita  
Polska



Unia Europejska  
Europejski Fundusz  
Rozwoju Regionalnego

