

Tucholski, Zbigniew

Muzeum Kolejowe oraz Muzeum Komunikacji w Warszawie (1928-1939)

Analecta 20/2(39), 143-171

2011

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez **Muzeum Historii Polski** w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Zbigniew Tucholski
Instytut Historii Nauki PAN
Warszawa

MUZEUM KOLEJOWE ORAZ MUZEUM KOMUNIKACJI W WARSZAWIE (1928–1939)

Bezpośrednim impulsem do opracowania historii Muzeum Kolejowego w okresie międzywojennym było ogłoszenie w 2011 roku przez dyrekcję muzeum obchodów 80-lecia Muzeum Kolejnictwa. Przyjęcie daty 13 grudnia 1931 roku jako dnia powstania Muzeum Kolejowego jest błędne. Nieprawidłowy jubileusz placówki obchodzono już w latach dziewięćdziesiątych XX wieku. Jednostka ta w rzeczywistości powstała 18 lutego 1928 roku, gdy minister komunikacji inż. Paweł Romocki w obecności prezesa Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie inż. Witolda Bienieckiego oraz licznych zaproszonych gości uroczystie otworzył Muzeum Kolejowe, zlokalizowane w zachodnim skrzydle Dworca Głównego (Wiedeńskiego). W czasopiśmie „Inżynier kolejowy” z 1938 roku czytamy: *W roku bieżącym minęło 10 lat od czasu utworzenia w Polsce pierwszego Muzeum technicznego jakim wówczas było Muzeum Kolejowe w Warszawie. Po krótkiej egzystencji w gmachu dworca głównego w Warszawie Muzeum Kolejowe zostało przeniesione w r. 1931 do większego lokalu przy ul. Nowy Zjazd Nr 1 gdzie dotąd cieszy się niestabnącą frekwencją*¹. Słowa te jednoznacznie wyjaśniają datę powstania tej placówki. Należy podkreślić, iż do tychczas nie opracowano historii przedwojennego Muzeum Kolejowego. Logiczny i przejrzysty układ działowy przedwojennego Muzeum Kolejowego może być wzorem dla organizacji współczesnego muzealnictwa kolejowego. Dzieje tej nowatorskiej dla polskiego muzealnictwa technicznego placówki ukazują również wielkość strat wojennych muzealnictwa technicznego.

W okresie dwudziestolecia międzywojennego kładziono duży nacisk na zaprezentowanie znacznego dorobku polskiego kolejnictwa jako istotnego elementu budowy nowoczesnego państwa. W piśmiennictwie fachowym podkreślano również konieczność upowszechnienia transportu kolejowego wobec utraty

przywileju monopolu przewozowego tego środka transportu na rzecz innych rodzajów komunikacji.

W 1927 roku na Targach Wschodnich we Lwowie pracownicy Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie przygotowali wystawę komunikacyjną. Obejmowała ona oprócz eksponatów związanych z najważniejszymi służbami kolejowymi (ruchu, przewozów, drogowej i mechanicznej), również znaczną liczbę wykresów, tablic, map i fotografii z innych dziedzin kolejnictwa. Na wystawie zaprezentowano również egzemplarze niektórych serii parowozów i wagonów budowanych w tym czasie przez krajowe wytwórnie taboru kolejowego². Wkrótce po zamknięciu wystawy w celu organizacji Muzeum Kolejowego powołano specjalną komisję złożoną z wyższych urzędników Ministerstwa Komunikacji: inż. arch. Józefa Wołkanowskiego, inż. Adama Tuza oraz inż. Stanisława Wasilewskiego³.

Powołanie Muzeum Kolejowego związane było z publikacją, na łamach czasopisma *Inżynier Kolejowy*, artykułów sygnalizujących potrzebę powstania w kraju takiej placówki.

W 1927 roku wybitny konstruktor parowozów inż. Wacław Łopuszyński opublikował w tym periodyku artykuł pt. *W sprawie Polskiego Muzeum Kolejowego*. W materiale tym autor szczegółowo scharakteryzował ówczesne niemieckie muzealnictwo kolejowe. Wskazywał, aby w zbiorach przyszłego muzeum znalazły się: *urządzenia dla nauki działania i prób hamulców powietrznych, urządzenia sygnalizacji i centralizacji zwrotnic, niewielkie laboratorium technologiczne [...], okazy rozmaitych uszkodzeń kotłów, zwłaszcza parowozowych; charakterystyczne okazy zużycia, uszkodzeń i złamań części zestawów kołowych i rozmaitych innych odpowiedzialnych części parowozów i wagonów [...]*⁴. Inżynier Łopuszyński zapewne jako pierwszy w kraju sformułował również postulat ochrony unikatowych jednostek zabytkowego taboru kolejowego: *Polskie koleje otrzymały z repartycji parowozy najrozmaitszych typów, nieraz po klika za ledwie, a nawet i po jednej sztuce [...]* Rozbieranie na złom np. niektórych czterocylindrowych parowozów, stanowiących chlubę techniki swojego czasu i podziwianych na wystawach powszechnych, byłoby wprost nie do darowania: wszystkie takie parowozy w całości, w najbardziej charakterystycznych swych częściach, powinny znaleźć miejsce w przyszłym muzeum kolejowym – dla nauki obecnych i przyszłych polskich konstruktorów⁵. W przypisie do artykułu zawarł on również praktyczne uzasadnienie pozostawienia dla celów muzealnych szczególnie cennych parowozów: *Taki np. cztero-cylindrowy osobowy parowóz, z drążkowemi ostojnikami, serji Ok. 103/P. 8 Bw – klasyczny okaz produkcji zakomitej fabryki Maffei w Monachium, zamieniony w kupę żelastwa, przedstawiłby wartość wszystkiego 9.600 zł [...]* Niszczenie podobnych wytworów geniuszu technicznego byłoby wprost barbarzyństwem!⁶

Ówczesni inżynierowie, posiadający wszechstronnie wykształceni mieli świadomość wartości dziedzictwa technicznego oraz konieczności jego ochrony. Niestety w okresie międzywojennym ze względu na niekorzystne uwarunkowania lokalizacyjne nie udało się zrealizować postulatu inż. Łopuszańskiego ochrony zabytkowego taboru kolejowego. Jaskrawym kontrastem dla tych wczesnych koncepcji jest jakże częsty współcześnie brak zrozumienia dla wartości tego typu zabytków techniki.

Na skutek starań podejmowanych przez środowisko techników, głównie zaś ze względów prestiżowych podjęto decyzję o utworzeniu Muzeum Kolejowego. 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 w ówczesnym muzeum znaczenia drugoplanowe. Placówkę utworzono z inicjatywy Ministerstwa Komunikacji przy współpracy Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie⁷. Kolekcja przygotowana przez kolejarzy lwowskich, przewieziona później do Warszawy i umieszczona w dwóch dużych salach o łącznej powierzchni 350 m² w lewym skrzydle Dworca Głównego (Wiedeńskiego), stała się zaczątkiem zbiorów Muzeum Kolejowego⁸.

18 lutego 1928 roku minister komunikacji inż. Paweł Romocki w obecności prezesa Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie inż. Witolda Bienieckiego oraz licznych oficjeli i zaproszonych gości uroczystie otworzył Muzeum Kolejowe. Podczas uroczystości ks. biskup polowy WP Stanisław Gall w obecności przedstawicieli rządu oraz sfer naukowych i samorządowych miasta Warszawy dokonał poświęcenia Muzeum Kolejowego⁹.

Zbiory obejmowały eksponaty Wystawy Komunikacyjnej we Lwowie oraz modele i eksponaty zebrane w poprzednich latach przez Ministerstwo Komunikacji. Kolekcja obejmowała wówczas 800 eksponatów (nie licząc kilkuset fotografii oraz wykresów), z których wystawiono jedynie 200 ze względu na brak miejsca. Najwięcej eksponatów posiadał dział mechaniczny umieszczony w dużej sali muzeum oraz dział elektryczny ulokowany w mniejszej sali. W dziale mechanicznym zaprezentowano: prace uczniów warsztatów kolejowych, narzędzia kolejowe, modele taboru oraz elementy spawane (w celu upowszechniania nowoczesnej wówczas technologii). Dział elektrotechniczny obejmował: urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego, aparaty telegraficzne oraz zegary kolejowe. W dziale drogowym prezentowano: modele budynków kolejowych, mostów, przepustów oraz różne typy szyn. Dział naukowy obejmował: wyniki badań laboratoryjnych struktury metali i stopów. Na ekspozycji wystawiono ponadto wydawnictwa oficjalne Ministerstwa Komunikacji. Część eksponatów związana była ze służbą sanitarną oraz kulturalno-oświatową funkcją kolei państwowych¹⁰.

Urządzeniem ekspozycji Muzeum Kolejowego zajmował się referent Ministerstwa Komunikacji A. Luciński pod kierownictwem Komitetu Kolejowego Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu. Już w trakcie prac związanych z organizacją muzeum postanowiono, że część zbiorów przeniesiona będzie do Poznania na czas trwania wystawy¹¹.

W notatce dotyczącej otwarcia Muzeum Kolejowego w czasopiśmie *Inżynier Kolejowy* podkreślano tymczasowość siedziby muzeum oraz brak możliwości jego rozwoju ze względu na ograniczoną ilość miejsca. Wskazywano jednocześnie na konieczność wydzielenia pomieszczeń dla muzeum w nowym gmachu Ministerstwa Komunikacji lub dyrekcji kolejowej¹².

W dniu 21 maja 1928 roku minister komunikacji Alfons Kühn wydał rozporządzenie Nr. IV 6031/11/28 w sprawie zatwierdzenia Regulaminu tymczasowego Muzeum Kolejowego¹³, jego pełny tekst został ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr 16 z 1928 roku, pozycja 171.

W § 2 *Regulaminu tymczasowego* czytamy: *Do zadań Muzeum Kolejowego należy gromadzenie i utrzymanie zbiorów, materiałów, modeli, wzorów i wydawnictw, druków, rysunków, wykresów, fotografii i innych temu podobnych przedmiotów, odnoszących się do działy kolejnictwa polskiego i światowego*¹⁴.

Podczas prac związanych z opracowaniem struktury organizacyjnej muzeum przyjęto układ działowy. W *Regulaminie tymczasowym* zawarto strukturę organizacyjną zbiorów muzeum, która obejmowała następujące działy¹⁵:

I. Historyczny, który miał odtwarzać historię powstania i rozwoju sieci kolejowej na ziemiach polskich do czasu odzyskania niepodległości;

II. Współczesny, który miał obrazować wysiłek twórczej myśli, wiedzy i zdolności personelu Polskich Kolei Państwowych, oraz zawodów pokrewnych;

III. Ogólny, który miał ilustrować stan kolejnictwa w innych państwach;

IV. Naukowo-Propagandowy, który miał grupować zbiory z dziedziny nauki i techniki związanej z kolejnictwem, oraz szerzyć znajomość o ustroju, pracy, wynikach i zadaniach Polskich Kolei Państwowych.

Członek Rady Naukowej muzeum, inżynier kolejowy Stanisław Wasilewski, podkreślał znaczenie tego układu dla profilu placówki: *Według założeń w ramach Muzeum Kolejowego powinien się mieścić historyczny rozwój poszczególnych gałęzi kolejnictwa polskiego oraz powinien być uwidoczniiony wpływ udoskonaleń naukowych i technicznych na rozwój techniki kolejowej; założenie to przesądziło o podziale Muzeum Kolejowego na 4 zasadnicze działy*¹⁶.

Wedle zatwierdzonego statutu Muzeum Kolejowe podporządkowano Ministrowi Komunikacji¹⁷. Placówka podlegała jednak organizacyjnie bezpośrednio Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie, na prawach samodzielnego działu¹⁸. Tymczasową siedzibą muzeum było lewe skrzydło Dworca Głównego

(Wiedeńskiego) w Warszawie. Placówka od czasu powołania pobierała opłaty od zwiedzających oraz za korzystanie z pokazów i odczytów¹⁹.

Jednostka zarządzana była przez Zarząd składający się z²⁰:

- Rady Muzeum, powoływanej przez Ministra Komunikacji, w skład której wchodziło trzech urzędników Ministerstwa Komunikacji oraz jeden urzędnik Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie. Funkcję przewodniczącego Rady Muzeum pełnił jej członek wyznaczany przez ministra komunikacji.
- Kustosza, wyznaczanego przez ministra komunikacji.

Do zakresu czynności zarządu Muzeum Kolejowego należało: zarządzanie majątkiem, ogólne kierownictwo i nadzór nad działalnością jednostki, opieka nad zbiorami, pozyskiwanie nowych eksponatów, opracowywanie budżetu muzeum, przedstawianie rocznych sprawozdań oraz utrzymania placówki ze środków przeznaczonych na ten cel²¹.

Do obowiązków kustosza należał: bezpośredni nadzór nad przechowywaniem, utrzymywaniem i konserwacją zbiorów muzealnych, prowadzenie szczegółowego inwentarza zbiorów i ich katalogowanie, prowadzenie rachunkowości i korespondencji bieżącej oraz przygotowywanie materiałów koniecznych do opracowania sprawozdania rocznego zarządu²².

Zakres czynności Rady, kustosza i innych pracowników muzeum regulowała instrukcja wewnętrzna, zatwierdzona przez ministra komunikacji²³.

W skład Rady Muzeum wchodził przewodniczący i organizator muzeum inż. arch. Józef Wołkanowski (Dyrektor DOKP w Stanisławowie) oraz członkowie: inż. Adam Tuz (naczelnik Wydziału Ogólno-Ruchowego w Departamencie Ruchu Ministerstwa Komunikacji²⁴), inż. Stanisław Wasilewski (naczelnik Wydziału Mechaniczno-Trakcyjnego w VI Departamencie Mechanicznym i Zasobów Kolejowych Ministerstwa Komunikacji) oraz inż. Adam Wyleżyński (kierownik Działu Budynków Wydziału Drogowego DOKP Warszawa)²⁵.

Funkcje pierwszego kustosza Muzeum Kolejowego pełnił Stanisław Witoszyński²⁶, który był wówczas jedynym merytorycznym pracownikiem placówki²⁷.

Część zbiorów muzeum zaprezentowano podczas Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu w 1929 roku na wystawie Ministerstwa Komunikacji. Ekspozycja ogólnej powierzchni 8000 m² obejmowała pawilon powierzchni 3300 m² oraz 380 metrów torów wystawowych. Na wystawie zaprezentowano dorobek polskiego kolejnictwa w ciągu 10 lat (wliczając w to 2 lata wojny). Ekspozycja Polskich Kolei Państwowych obejmowała między innymi następujące działy: odbudowy kolejnictwa, budowy nawierzchni, mostów i budynków, budowy nowych linii i inwestycji, zabezpieczenia ruchu pociągów, eksploatacji, przewozów osobowych i towarowych, komunikacji międzynarodowej, warsztatów i trakcji, gospodarki cieplnej i zasobowej, finansów, szkolnictwa ko-

lejewego, organizacji pomocy lekarskiej i sanitarnej, wydawnictw kolejowych, pożarnictwa oraz kolei wąskotorowych²⁸. Układ działów ekspozycji odpowiadał w znacznym stopniu układowi działów Muzeum Kolejowego. Wystawa odniosła znaczny sukces i bardzo wysoko ją oceniano, wskazując przemyślane i estetyczne zaprezentowanie interesującego dorobku PKP.

Organizacją ekspozycji kierował Ministerialny Komitet Wystawy, na jego przewodniczącego powołano inż. Stanisława Wasilewskiego, zaś na członków: inż. arch. Józefa Wołkanowskiego oraz inż. Adama Tuza²⁹. Jak widzimy w skład komitetu weszli członkowie Rady Muzeum Kolejowego.

Część zbiorów Muzeum Kolejowego zaprezentowano kolejny raz podczas Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu 1930 roku. Ze względu na znacznie bardziej specjalistyczny i techniczny charakter wystawy ekspozycję rozszerzono między innymi o dział psychotechniki kolejowej. W pawilonie psychotechniki kolejowej odbywały się pokazy przyrządów laboratoriów psychotechnicznych DOKP Warszawa oraz DOKP Poznań³⁰.

Podczas obu wystaw kolejowych część eksponatów muzeum przewieziono do Poznania, zaś warszawska placówka w tym czasie była zamknięta dla publiczności³¹. Przekazanie do Muzeum Kolejowego eksponatów z obu wystaw powiększyło w znacznym stopniu zbiory placówki.

Pierwszą lokalizację na Dworcu Głównym (Wiedeńskim) Muzeum Kolejowe zajmowało jedynie przez cztery lata. Ze względu na rozbiórkę zachodniego skrzydła Dworca Głównego w 1931 roku, spowodowaną budową linii średnicowej, podjęto decyzję o przeniesieniu Muzeum Kolejowego do nowej tymczasowej siedziby³². Zbiory muzeum przeniesiono do półaziennego gmachu przy ul. Nowy Zjazd 1³³, przy moście Kierbedzia³⁴.

Rozpoczynający się kryzys gospodarczy sprawił, że z trudem uzyskano pomieszczenia w tym prywatnym budynku wynajmując je od firmy Schildt. Na ekspozycje wynajęto dwadzieścia pomieszczeń o łącznej powierzchni 900 m² oraz korytarz długości 82 m (ogólna powierzchnia lokalu 1200 m²). Lokal dla muzeum dzierżawiono za wysoki czynsz, co w znacznym stopniu hamowało rozwój placówki. Powierzchnia pomieszczeń, chociaż znacznie większa w stosunku do poprzedniej ekspozycji w skrzydle Dworca Głównego, była niewielka w stosunku do ilości zgromadzonych eksponatów³⁵.

Ze względu na brak miejsca nie było możliwości zaprezentowania wszystkich eksponatów z trzech kolejnych wystaw kolejowych, dlatego też duża część eksponatów pozostała w magazynie muzeum na stacji Warszawa Wschodnia³⁶. Znacznym utrudnieniem uniemożliwiającym umieszczenie w muzeum cięższych eksponatów była jego lokalizacja na III piętrze budynku³⁷.

Pracami związanymi z adaptacją pomieszczeń i aranżacją ekspozycji kierował inż. arch. Józef Wołkanowski. Podczas przygotowania wystawy zastosował

on na całej ekspozycji normalizację stołów, gablot, wykresów i napisów³⁸. Otrzymały one jednolitą modernistyczną szatę graficzną, doskonałym zabiegiem z zakresu wzornictwa było utrzymanie wszystkich napisów działów w jednym kroju, charakterystycznym dla modernistycznego liternictwa stosowanego na PKP w latach trzydziestych. Równocześnie w celu wizualnego rozgraniczenia przestrzeni wystawienniczej poszczególnych działów dotyczących różnych działów kolejnictwa: [...] *zastosowano doskonały pomysł, polegający na tem, że sale, należące do danego działu mają jednakowy kolor obić, w odróżnieniu od sal działu następnego* [...].

Podkreślano wówczas tymczasowość lokalizacji w gmachu przy ul. Nowy Zjazd 1, początkowo planowano, przeniesienie Muzeum Kolejowego do gmachu Ministerstwa Komunikacji przy ul. Nowy Świat. Ostatecznie zwyciężyła jednak koncepcja połączenia Muzeum Kolejowego z Muzeum Przemysłu i Techniki oraz utworzenie nowej placówki o nazwie Muzeum Narodowe Techniki Polskiej. Słuszność tego rozwiązania uzasadniano wskazując, iż w wielu ówczesnych europejskich muzeach techniki, w: Paryżu, Londynie, Wiedniu i Monachium znajdowały się działy poświęcone kolejnictwu i komunikacji³⁹.

Przygotowanie nowej, znacznie większej siedziby placówki, związane było z koniecznością powiększenia gromadzonej kolekcji muzealnej działu historycznego.

W związku z przeniesieniem muzeum do nowej siedziby oraz koniecznością powiększenia ekspozycji minister komunikacji Alfons Kühn wydał 4 grudnia 1931 roku odezwę do urzędników Ministerstwa Komunikacji oraz pracowników PKP w sprawie przekazywania do muzeum eksponatów związanych z historią kolei na ziemiach polskich (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji Nr 24, 1931 r. (sprawy ogólne i osobowe). W dokumencie tym czytamy: *W założeniu swem Muzeum Kolejowe powinno mieścić w swych zbiorach wszystko, co ma styczność z historią powstania kolejnictwa polskiego, jego rozwojem technicznym i administracyjnym, powinno zatem skupić w swych zbiorach całokształt dorobku pracy polskiej przy powstawaniu i rozwoju kolejnictwa tak na ziemiach polskich, jak i innych krajów, gdzie pracowała również twórcza myśl polska*⁴⁰. Treść odezwy ministra zaprezentowano również w artykule pt. *O zaopatrzenie Muzeum Kolejowego*, który ukazał się w Tygodniku Ilustrowanym w 1932 roku⁴¹.

Wcześniejszy charakter zbiorów muzeum sprawił, iż w kolekcji dominowały eksponaty związane z dorobkiem kolejnictwa polskiego w okresie międzywojennym oraz nowoczesnej wówczas techniki kolejowej. W dalszej części odezwy czytamy: *Lecz już przy porządkowaniu tych skromnych zbiorów okazała się w nich bardzo 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, koncesyj, rozporządzeń, planów, albumów, rysunków, fotografii, wydawnictw i druków wszelkiego rodzaju, jak również przedmiotów takich, jak: modele starych urządzeń i budowli, godnych uwagi, wzory używanych dawniej narzędzi i materiałów i t.d., w ogóle unikatów i rzadkości czy to pod względem historycznym, czy technicznym⁴². W dalszej części odezwy zaznaczono że wobec trudnych warunków finansowych placówki możliwe było jedynie nieodpłatne przekazywanie eksponatów do muzeum, na których umieszczano informację o darczyńcy⁴³.

Z uwagi na trudności organizacyjne i lokalowe ostatecznie w nowej lokalizacji muzeum zorganizowano dział I historyczny i II współczesny oraz rozpoczęto organizację IV działu naukowo-propagandowego⁴⁴.

Uroczystego otwarcia Muzeum Kolejowego w kolejnej tymczasowej siedzibie dokonano 13 grudnia 1931 roku. W uroczystości otwarcia między innymi wzięli udział: premier Aleksander Prystor oraz minister robót publicznych Mieczysław Norwid-Neugebauer⁴⁵. Nowe pomieszczenia w przebudowanym lokalu na pierwszym piętrze gmachu poświęcił ks. biskup polowy WP Stanisław Gall. Otwarcia muzeum w nowej siedzibie dokonał minister komunikacji Alfons Kühn.

Na ekspozycji zgromadzono początkowo 600 eksponatów, kolekcję muzealną stale powiększano, pod koniec lat trzydziestych osiągnęła ona ponad 4000 jednostek⁴⁶.

Muzeum w tym roku było otwarte w: niedziele, święta, wtorki oraz czwartki od godziny 10 do 14. Wstęp 40 gr. od dorosłych i 20 gr. od dzieci do lat 15 i uczącej się młodzieży oraz wojskowych (szeregowych). Wycieczki szkolne wraz z przewodnikiem w grupach nie mniejszych niż 10 osób, po 10 gr. od osoby. Wstęp do placówki był bezpłatny dla urzędników Ministerstwa Komunikacji oraz pracowników PKP⁴⁷.

Ze względu na brak zachowanych inwentarzy i dokumentacji, oraz zniszczone większości zbiorów Muzeum Kolejowego, jedyna kompleksowa charakterystyka zbiorów i ekspozycji muzeum zawarta jest w *Przewodniku* [po Muzeum Kolejowym], wydanym w Warszawie w 1933 roku. Poniżej na podstawie tej publikacji autor przedstawił szczegółową charakterystykę ekspozycji oraz zbiorów placówki według stanu na 1933 rok.

W Dziale Historycznym zlokalizowanym w Sali II. zgromadzono eksponaty związane z dziejami kolei na ziemiach polskich, do najbardziej interesujących należały⁴⁸:

Gablota Nr 1 Rozporządzenie Cara Aleksandra II o budowie Drogi Żelaznej Warszawsko-Terespolskiej;

Gablota Nr 2 Pierwszy bilet kolejowy sprzedany na Kolei Warszawsko-Kaliskiej;

Gablota Nr 3 Pisma, druki i fotografie dotyczące historii kolejnictwa: (Nr 1001) Tajny okólnik żandarmerii rosyjskiej z 1891 roku w sprawie zakazu używania języka polskiego na kolejach w Królestwie Polskim. Nr 1002 Mapa zniszczeń wojennych na liniach PKP w czasie Pierwszej wojny światowej. Nr 25 Sztandar drużyn konduktorskich z pochodu w Warszawie w 1905 roku. (Nr 10) Model Dworca Wiedeńskiego w Warszawie, zbudowanego w latach 1843–1845, projektu arch. H. Marconiego. Na wystawie zaprezentowano ponadto: pierwszy rozkład jazdy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z 1845 roku, jeden z pierwszych biletów DŻWW, drzeworyt francuski przedstawiający atak powstańców na pociąg z transportem wojsk rosyjskich w 1863 roku pod Czyżewem oraz żyrandol żelazny z niemieckimi orłami – na którym widniał napis: *Żyrandol ten zawiesili okupanci w poczekalni na dworcu w Tomaszowie. W listopadzie 1918 r. władze polskie go zdjęły*⁴⁹. Na ekspozycji działu historycznego zaprezentowano ponadto bilet kolejowy z wydrukowaną po rosyjsku relacją Lwów – Brody, z okresu krótkiego pobytu wojsk rosyjskich w Galicji⁵⁰.

W Dziale Zniszczenia Wojenne i Odbudowa zlokalizowanym w Sali III. zaprezentowano fotografie obrazujące ogrom zniszczeń budowli, mostów i urządzeń kolejowych podczas pierwszej wojny światowej. Na wystawie zaprezentowano fotografie w albumach i na ścianach oraz wykresy przedstawiające rozmiary zniszczeń oraz szybkość odbudowy. Podczas pierwszej wojny światowej zniszczeniu uległo 82 % budowli i urządzeń kolejowych, z czego w ciągu 10 lat odbudowano około 85 %. Straty te obejmowały między innymi: 2,400 mostów łącznej długości 40 km, 574 dworców na 910 istniejących, 489 wież ciśnień na 601 istniejących⁵¹.

W sali zaprezentowano również kilka modeli odbudowanych mostów kamiennych, do najciekawszych należał model mostu przez rzekę Prut w Jaremczu (Nr 151), w skali 1:200. Most zbudowany przed pierwszą wojną światową przez polskich inżynierów należał do największych na świecie mostów kamiennych. Świetlna diorama tego mostu prezentowana była w lewym korytarzu muzeum⁵².

W Dziale Budynki: Odbudowa i Inwestycje zlokalizowanym w Sali IV zaprezentowano modele i dioramy budynków kolejowych powstałych w dwudziestoleciu. Większość stanowiły modele budynków dworcowych zaprojektowanych w polskim stylu narodowym przez arch. Romualda Millera, inspirowanym polską architekturą barokową XVIII wieku: Nr 101 Model dworca w Żyrardowie, skala 1 : 50, model dworca w Druskiennikach, skala 1:50, Nr 103 model dworca w Delatynie (ozdobionego we wnętrzu motywami huculskim), skala 1:50. Na ekspozycji zaprezentowano również model projektowanego Dworca Centralnego, w skali 1:200, wraz planowanym rozwiązaniem urbanis-

tycznym terenu po planowanym zniesieniu Dworca Wiedeńskiego. Diorama ta obejmowała również w części zachodniej otwartą część wykopu ukazującą rozplanowanie peronów i ośmiu torów kolejowych idących pod Dworcem Centralnym. W dziale tym zaprezentowano ponadto przekrój tunelu linii średnicowej (Nr 105), wzdłuż Nowego Świata przy skrzyżowaniu z Aleją 3-Maja, w skali 1:25. W przekroju widoczny był tunel linii średnicowej, kanał ściekowy, rury wodociągowe i gazowe oraz kable elektryczne⁵³. W tej samej skali w korytarzu głównym prezentowano dioramę świetlną tego przekroju z perspektywą na most ks. Poniatowskiego⁵⁴.

W Dziale Mosty Odbudowa i Inwestycje znajdującym się w Sali IV i częściowo w korytarzu głównym zaprezentowano modele: mostów stalowych, wiaduktów, przyczółków oraz przekroje kesonów drewnianych i żelbetowych. Do najciekawszych eksponatów w tym dziale należały między innymi: (Nr 154) Model mostu przez rzekę Niemen w Grodnie, w skali 1:50, (Nr 154 i Nr 155) Modele wzmocnień starego mostu kolejowego w Toruniu, w skali 1:50, (Nr 157) Model przęsła mostu Linii Średnicowej przez Wisłę w Warszawie, w skali 1:50 oraz (Nr 158) Model projektu przyczółka mostu w Tczewie (w korytarzu głównym), w skali 1:25⁵⁵.

W Dziale Nawierzchnia znajdującym się w Sali V znajdowała się kolekcja różnych typów szyn stosowanych na kolejach trzech zaborów oraz nowy typ szyny polskiej typu S-42 (42,59 kg na metr bieżący), stosowanej w okresie międzywojennym w torach głównych. W dziale zaprezentowano ponadto: tablice typów szyn, tablice obrazujące wymianę szyn, tablice ilustrujące produkcję szyn w hutach polskich, narzędzia do naprawy i utrzymania toru kolejowego, przyrządy pomiarowe oraz typy złącz. W dziale przedstawiono ponadto: (Nr 201) model ochrony linii kolejowej przed zaspami śnieżnymi przy pomocy zadrzewienia z drzew morwowych oraz (Nr 202 i 203) gabloty z różnymi gatunkami tłuczni i żwiru używanymi na podsypkę do torów (w korytarzu prawym)⁵⁶.

W Dziale Nasycanie Podkładów znajdującym się w Sali VI zaprezentowano: (Nr 251) Model nasycalni podkładów w Rawie Ruskiej, w skali 1:50. Na stołach znajdowała się ekspozycja urządzeń do nasycania, próbki drzewa z podkładów zaatakowanych przez grzybnie, fragmenty drzewa chorego nie nadającego się na podkłady oraz drzewa zdrowego. W dziale zaprezentowano ponadto: (Nr 252) tablicę przedstawiającą typy podkładów drewnianych i żelaznych oraz (Nr 1052) mapę Rzeczypospolitej Polskiej z rozmieszczeniem nasycalni kolejowych⁵⁷.

W Dziale Laboratoria Kolejowe, znajdującym się w Sali VII (mechaniczne, metalograficzne, parowozowe, doświadczalne) zaprezentowano: (Nr 300 i 301) próbki spawania elektrycznego i autogenowego metali, (Nr 302 i 303) próbki materiałowe metali spawanych z badań wytrzymałościowych na rozerwanie,

tablice mikroskopowych badań stopów metali, fotografie przyrządów do badań metalograficznych oraz (Nr 304) próbki różnych materiałów poddawanych badaniom wytrzymałościowym⁵⁸.

W Dziale Prace uczniów warsztatów kolejowych znajdującym się w Sali VIII zaprezentowano prace uczniów wykonane pod kierunkiem i nadzorem zawiadowców sekcji w warsztatach kolejowych. Przy znacznej różnorodności prace te charakteryzowały się znaczną precyzją, starannością i często posiadały dużą wartość artystyczną. Brak miejsca sprawił, iż szereg prac wystawiono również w następnej sali, w prawym korytarzu oraz na parterze, gdzie umieszczono model parowozu serii Tr11, w skali 1:5, wykonany przez uczniów warsztatów kolejowych we Lwowie⁵⁹.

W Dziale Tabor i Urządzenia Mechaniczne znajdującym się w Sali VIII, zaprezentowano: modele niektórych typów polskich parowozów i wagonów oraz urządzeń mechanicznych i trakcyjnych (w tym model obrotnicy). Jeden z modeli parowozów obrazował działanie układu rozrządu pary oraz zmianę kierunku jazdy. Zaprezentowano również kilka modeli wież wodnych (w większości zaprojektowanych w polskim stylu narodowym) i urządzeń wodociągowych. W dziale zaprezentowano między innymi: (Nr 351) model projektu hydroforowej stacji wodnej ze zbiornikiem umieszczonym pod ziemią, w skali 1:25, (Nr 352) model parowozowni, w skali 1:200, (Nr 353) model płuczki do przemywania kotłów parowozowych na stacji Gniezno, w skali 1:15, (Nr 354), znormalizowaną polską maźnicę typu MC (Nr 1321–1323) wykresy obrazujące produkcję taboru parowozów i wagonów w polskich wytwórniach taboru kolejowego oraz (Nr 1301) Wykres obrazujący ilość taboru kolejowego PKP w stosunku do inwentarza taboru kolejowego innych zarządów kolejowych⁶⁰.

W Dziale Warsztaty, znajdującym się w Sali X, zaprezentowano: (Nr 405–409) gabloty z narzędziami precyzyjnymi wykonanymi w warsztatach PKP, (Nr 401) gablota obrazująca przebieg ponownego nacinania zdartych pilników, udoskonalone narzędzia wykonane przez pracowników PKP, zastosowanie spawania elektrycznego i gazowego do spawania części parowozowych: (Nr 410) korbówód parowozu pęknięty naprawiony za pomocą spawania, (Nr 411) ściana sitowa parowozu wykonana za pomocą spawania elektrycznego, (Nr 412) przednia ściana sitowa paleniska spojona z ośmiu kawałków blachy, (Nr 413) Model warsztatów kolejowych we Lwowie⁶¹. W dziele tym zaprezentowano również precyzyjnie wykonany model sprawnej lokomobili o mocy 2,5 KM⁶².

W prawym korytarzu zaprezentowano: (Nr 421) gablotę z częściami metalowymi wykonanymi z odpadów w warsztatach PKP, (od Nr 422 do Nr 425) stoły z metalowymi częściami wagonów, produkowanymi seryjnie, na ekspozycji pokazano kolejność operacji podczas wykonania każdego obiektu, (od Nr 226 do Nr 229) gabloty z pracami uczniów warsztatów kolejowych (p. Sala VIII)⁶³.

W Dziale Zasoby i materiały używane na PKP, znajdującym się w Sali XI, zaprezentowano: w gablotach i na wykresach różne materiały używane masowo na PKP oraz ich ilościowe zużycie w 1929 roku, modele dźwigów do załadunku węgla na parowozy oraz tablice obrazujące proces technologiczny przerobu zwykłych gatunków drzewa na szlachetne (mahoń, orzech itd.)⁶⁴.

W Sali XII znajdowała się diorama przekroju tunelu linii średnicowej z perspektywą na Al. 3-Maja i na gmach Ministerstwa Komunikacji (p. Sala III). W głównym korytarzu zaprezentowano trzy wielkie mapy turystyczne, gabloty z diapozytywami oraz sztandary i modele mostów⁶⁵.

W Dziale Ruch i eksploatacja, znajdującym się w Sali XIII, zaprezentowano: mapy i wykresy obrazujące kierunki przewozów, (od Nr 1501 do Nr 1506) mapy przewozów kolejowych na Pomorzu obrazujące wzrost przewozów towarowych w kierunku Gdyni i Gdańska – do tranzytu z Rzeszy Niemieckiej do Prus Wschodnich i z powrotem – wybitnie na korzyść Rzeczypospolitej, (Nr 501) model stacji Zdołbunów z urządzeniami do przestawiania wagonów z torów szerokich na normalne i odwrotnie, (Nr 502) model plastyczny portu i miasta Gdyni według stanu na 1928 rok z urządzeniami kolejowymi, (Nr 503) model portu i miasta Gdyni według stanu na 1933 rok, oraz (Nr 504) model górki rozrządowej w Tczewie. Dalsza część tego działu umieszczona była w następnej Sali⁶⁶.

W Dziale Przewozy i koleje wąskotorowe, znajdującym się w Sali XIV, zaprezentowano: na wielu wykresach przewozy towarów w 1929 roku, (Nr 510) model sprzęgu automatycznego konstrukcji inż. Florjanowicza, pracownika Działu Kolei Wąskotorowych, (Nr 521) model podwozia parowozu wąskotorowego konstrukcji polskiej 0-5-0, wykonanego przez uczniów warsztatów kolejowych w Katowicach⁶⁷.

W Dziale Wyniki finansowe i personel, w Sali XIV, zaprezentowano: (Nr 531) plastyczne przedstawienie majątku PKP w 1929 roku (7,5 miliarda złotych), skala 1:500, (Nr 532) wartość parowozów PKP w 1929 roku (711 milionów złotych), skala 1:150, (Nr 533) wartość wagonów PKP w 1929 roku (1,5 miliarda złotych), skala 1:150 oraz wykresy dotyczące dochodów i wydatków, ilości personelu, emerytów, wdów i sierot⁶⁸.

W Dziale Pomoc lekarska i psychotechnika, znajdującym się w Sali XVI, zaprezentowano: urządzenia sanitarne i ratunkowe, modele wagonów sanitarnych i ratunkowych, (Nr 541) model komory dezynfekcyjnej znajdującej się w Poznaniu – przeznaczonej do odkażania wagonów osobowych przy pomocy trujących gazów bojowych pozostawionych przez Niemców w dużej ilości, (Nr 542 oraz Nr 543) modele sanatoriów kolejowych. Interesującym elementem ekspozycji był model szynowego samochodu sanitarnego PKP. W dziale Psychotechniki – fotografie przyrządów używanych podczas badań psychotechnicz-

nych, plansze ilustrujące badanie druzyn parowozowych oraz potrzebę tego rodzaju badań ze względu na bezpieczeństwo ruchu pociągów⁶⁹.

W lewym korytarzu z prawej strony znajdowała się witryna obrazująca wydawnictwa turystyczne Ministerstwa Komunikacji. W Dziale Teletechnika, znajdującym się w Sali XVII, zaprezentowano: aparaty telegraficzne i telefoniczne starych typów oraz nowych typów używane wówczas na PKP, urządzenia sygnalizacyjne używane w budynkach kolejowych. W Dziale Zabezpieczenie ruchu pociągów, znajdującym się w Sali XVIII, zaprezentowano: Modele semaforów o napędzie ręcznym i elektrycznym, modele świetlnych i akustycznych urządzeń ostrzegawczych na przejazdach kolejowych, zamki zwrotnicowe oraz urządzenia nastawcze. W Sali XIX zaprezentowano dioramę świetlną mostu kolejowego przez rzekę Prut w Jaremczu⁷⁰.

Przedstawiono również modele ilustrujące próby podejmowane przez koleje polskie, hodowania na stacjach drzew morwowych, niezbędnych dla jedwabników⁷¹. Warto podkreślić, że wszystkie modele prezentowane w Muzeum Kolejowym wykonane były przez pracowników kolejowych oraz uczniów warsztatów PKP.

Ekspozycja była przemyślana i reprezentatywna dla całokształtu polskiego kolejnictwa: *Muzeum bowiem obmyślane zostało w sposób bardzo celowy, ekspozycje rozlokowane tak, że po dokładnym spacerze po 19 salach i korytarzach najzupełniejszy laik wychodzi z dokładnymi wiadomościami o historii kolejnictwa polskiego, jego rozwoju, pracy i znaczeniu, jakie odgrywa w życiu kraju*⁷².

8 kwietnia 1932 roku Muzeum Kolejowe zwiedził prezydent Rzeczypospolitej Ignacy Mościcki w otoczeniu urzędników kancelarii cywilnej i wojskowej: *[...] Pan Prezydent zwiedził w ciągu przeszło godziny wszystkich 19 sal, mieszczących zbiory Muzeum, wyrażając żywe zainteresowanie rozwojem polskiego kolejnictwa ilustrowanem przez zbiory Muzeum. Szczegółowych wyjaśnień udzielił Pan Minister A. Kühn oraz Przewodniczący Rady Muzeum inż. J. Wolkanowski. Po zwiedzeniu Muzeum Pan Prezydent raczył złożyć swój podpis w księdze pamiątkowej Muzeum [...]*⁷³.

W 1932 roku muzeum zwiedziło 14000 osób, największa frekwencja występowała w lutym – 2044 zwiedzających. W niedziele i święta frekwencja przekraczała często 400 osób. Bardzo liczne były wycieczki zbiorowe, zaś w 1932 roku zarejestrowano 311 takich wycieczek. Wycieczki oprowadzane były przez kustosa muzeum. Ekspozycja placówki pełniła również funkcję dydaktyczną w tym samym roku odbyło się 11 wykładów przeprowadzonych dla słuchaczy kursów wygłoszonych przez inżynierów z demonstrowaniem odpowiednich eksponatów⁷⁴. Muzeum w 1932 roku posiadało w zbiorach 1065 eksponatów, 286 wykresów, tablic, map i rysunków oraz 864 fotografii. W roku tym otrzymało ono znaczna ilość darów od osób prywatnych, dotyczących w większości

historii polskiego kolejnictwa. Pomimo odezwy ministra komunikacji podkreślano całkowity prawie brak napływu darów lub depozytów ze strony poszczególnych dyrekcji kolejowych. Uderzający był również brak zwiedzających kolejarzy pomimo bezpłatnego wstępu. W 1932 roku muzeum weszło w skład Związku Muzeów w Polsce, zarząd związku stwierdził że Muzeum Kolejowe: *stoi na poziomie najwyższej postawionych instytucyj muzealnych w kraju*⁷⁵. W 1932 roku wydano plakat artystyczny oraz ulotkę propagandową w języku polskim i francuskim. Organizujące się w Warszawie centralne Muzeum Przemysłu i Techniki zaprosiło Muzeum Kolejowe do współpracy, jego Rada brała udział w pracach organizowanej jednostki. Znaczną przeszkodą rozwoju Muzeum Kolejowego i najpoważniejszym utrudnieniem blokującym rozwój placówki była tymczasowa niefunkcjonalna lokalizacja⁷⁶: *Odczuwa się bardzo dotkliwie ciasnota pomieszczeń i nieodpowiednie usytuowanie Muzeum (III piętro), nie dające możliwości wystawiania okazów większych i bardziej ciężkich, oraz kładąca tamę dalszemu rozwojowi Muzeum, tak szczęśliwie zapoczątkowanemu*⁷⁷.

Latem 1933 roku Muzeum Kolejowe zwiedził inż. Slaughter, dyrektor naczelny egipskich warsztatów kolejowych. Zapoznał się on ponadto ze stanem polskiego kolejnictwa oraz wytwórni taboru kolejowego: *Głównym jego zadaniem było zwiedzenie z inicjatywy króla Fuada muzeum kolejowego w Warszawie. Po powrocie do Egiptu inż. Slaughter złożył królowi szczegółowy raport, w którym zdał sprawę z muzeum warszawskiego w bardzo pochlebnych słowach. Organizujące się w Kairze podobne muzeum przyjmuje w formie darów eksponaty z poszczególnych krajów, przedstawiające charakterystyczne obiekty wytwórczości kolejowej (np. modele parowozów). W Polsce przyrzeczono p. Slaughterowi nadestanie podobnych eksponatów*⁷⁸.

W 1934 roku odbyła się w Muzeum Kolejowym konferencja prasowa, zwołana przez gabinet ministra komunikacji, z okazji rocznicy, jaką muzeum obchodziło 13 grudnia 1931 roku: *Jest to pełne 3 lata od czasu jego rozmieszczenia w obecnym dość obszernym gmachu i 6 od zapoczątkowania jego zbiorów, mieszczących się początkowo w sali dworca głównego, nawiasem mówiąc dziś już zburzonej*⁷⁹. W trakcie konferencji dziennikarze zapoznali się z historią muzeum oraz zwiedzili ekspozycję po której oprowadzani byli przez kustosza Stanisława Witoszyńskiego⁸⁰. W 1934 roku muzeum zwiedziło 17039 osób, w tym 334 wycieczki. Połowę zwiedzających stanowiła młodzież zaś około 20% pracownicy PKP⁸¹.

W 1935 roku liczba eksponatów muzeum powiększyła się o 218 i wynosiła 3624. W tym samym roku muzeum zwiedziło 15582 osób, w tym 305 wycieczek zbiorowych (w większości szkolnych oraz pracowników kolejowych). Ponadto muzeum w latach 1931–35 zwiedziły wycieczki zagraniczne: bułgarska, łotews-

ka, holenderska, estońska, rumuńska, inżynierów kolei niemieckich, chińskich, egipskich i sowieckich⁸².

W 1935 roku Muzeum Kolejowe wzbogaciło się o nowe zbiory: naturalnej wielkości łożysko rolkowe stosowane w polskich wagonach motorowych (przekrój łożyska pokazywał pracę rolek), a także przekazane przez Zakłady Ostrowieckie dwa modele nowych wagonów towarowych – węglarki i samowyladowczego oraz naturalnej wielkości przekrój całkowicie spawanego koła wagonowego. Nowoczesna konstrukcja koła wzbudziła wielkie zainteresowanie członków Międzynarodowego Związku Kolejowego, którzy zwiedzali muzeum⁸³.

Planowano również przekazanie do Muzeum dwóch modeli parowozów firmy Borsig wykonanych w Technicznej Szkole Kolejowej, zaś Departament Mechaniczny Ministerstwa Komunikacji sukcesywnie przekazywał do muzeum kilka typów hamulców powietrznych, w tym między innymi hamulec skonstruowany przez polskiego wynalazcę generała Lipkowskiego⁸⁴.

Już w 1935 roku przygotowywano w muzeum nową ekspozycję dróg kołowych, 7 września 1935 roku na Politechnice Warszawskiej otwarto Wystawę Drogową, znaczna część eksponatów prezentowanych na tej wystawie stanowiła czasowy depozyt Muzeum Kolejowego⁸⁵.

W 1937 roku rozpoczęto przygotowanie działu elektryfikacji kolei⁸⁶, w tym samym roku nowym kustoszem Muzeum Kolejowego został Władysław Woydno⁸⁷.

Muzeum Kolejowe planowano połączyć z Muzeum Techniki i Przemysłu, nowa placówka miała otrzymać siedzibę w nowym gmachu Pałacu Techniki i Przemysłu. Obiekt zamierzano zrealizować według projektu prof. Bohdana Pniewskiego na prawym brzegu Wisły na terenach wystawowych. Przed połączeniem obu jednostek w 1938 roku planowano przekształcenie Muzeum Kolejowego w Muzeum Komunikacyjne przez powołanie na wniosek Rady Muzeum dwóch nowych działów: komunikacji drogowej i wodnej.

7 kwietnia 1938 roku minister komunikacji Juliusz Ulrych zbadał postępek prac w tym zakresie i wydał ostateczną decyzję w sprawie organizacji obu nowych działów. Podczas wizyty w muzeum ministrowi towarzyszyli wysocy urzędnicy Ministerstwa Komunikacji. Przybyłych powitała Rada Muzeum Kolejowego z jej przewodniczącym inż. arch. Józefem Wołkanowskim⁸⁸.

21 maja 1938 roku minister komunikacji wydał kolejną odezwę do pracowników Ministerstwa Komunikacji i podległych urzędów w sprawie Muzeum Komunikacji, w odezwie tej czytamy: *W szczególności pragnąłbym, aby liczni inżynierowie i technicy resortu Komunikacji mieszkający w Warszawie zainteresowali się bliżej zbiorami naszego Muzeum, aby znaleźli czas i chęć dopomożenia bądź swą pracą, bądź radą i wskazówkami do uzupełnienia i przekształcenia obecnych zbiorów Muzeum według charakteru i poziomu przewidywanego we*

wspólnym Muzeum Polskiej Techniki i Przemysłu. Przypominam, iż prawie wszystkie Muzea techniczne na świecie powstały z zapału twórczego i bezinteresownej pracy jednostek, ożywionych zrozumieniem doniosłej roli tego rodzaju zbiorów dla dobra kultury technicznej kraju⁸⁹.

14 grudnia 1938 roku Muzeum Kolejowe po dziesięciu latach istnienia przekształcono w Muzeum Komunikacji, otwierając dla zwiedzających dwa nowe działy: Dróg kołowych i Dróg wodnych. Uroczystego otwarcia działów dokonano w obecności ministra komunikacji Juliusza Ulrycha oraz podsekretarza stanu Aleksandra Bobkowskiego i Juliana Piaseckiego. Uroczystość rozpoczęła się od przemówienia przewodniczącego Rady Muzeum inż. arch. Józefa Wołkanowskiego, w trakcie, którego scharakteryzował on dotychczasową historię muzeum oraz jego zadania. Następnie głos zabrał minister Juliusz Ulrych podkreślając zasługi inicjatorów i twórców muzeum, a równocześnie członków jego rady: inż. arch. Józefa Wołkanowskiego, inż. Adama Tuza oraz inż. Stanisława Wasilewskiego⁹⁰.

W artykule opisującym otwarcie nowej ekspozycji czytamy: *Następnie zebrani zeszli do mieszczących się na niższym piętrze nowych działów. Ekspozyty i wykresy działu dróg kołowych objaśniał zebrany dyr. depart. [dyrektor Departamentu Budowy i Utrzymania Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji⁹¹] inż. Edmund Nowakiewicz. W niewielkich stosunkowo pomieszczeniach zdołano zgromadzić prawie wszystko, co szerszą publiczność może interesować w zakresie budowy dróg nowoczesnych. [...] Wiele zainteresowani wzbudziły ekspozyty-modele krajobrazów, przeciętych serpentynami szos (odcinki pod Ojcowem, szlak marszałka Piłsudskiego między Raduniem i Grodnem itd.) oraz przekrój drogi i jej warstw, tworzących nowoczesną nawierzchnię. Nie mniej interesująco wypadły działy dróg wodnych, których wykresy i modele objaśnił dyr. Romański⁹². Osobna wzmianka należy się obiektom mostowym „miniaturom” wiernym do najdrobniejszych szczegółów, będących dziełem benedyktyńskiej i pełnej poświęcenia pracy technika Muzeum p. Czeczota⁹³.*

Nowa ekspozycja ukazywała ówczesny stan i zamierzenia Ministerstwa Komunikacji w zakresie rozbudowy dróg kołowych w Polsce. W kilku nowych salach zaprezentowano ekspozycję modeli nawierzchni dróg, zakładania kesonów, mostów, przejazdów oraz maszyn do prac drogowych. Wystawa ilustrowana była znaczną ilością fotografii, szereg map przedstawiał plany rozbudowy sieci drogowej na terenie kraju⁹⁴. W jednej z sal eksponowano 22 modele mostów drogowych.

Dział dróg kołowych objął grupy: historyczną, budowy dróg, budowy mostów, utrzymania dróg, materiałów drogowych i motoryzacji. W dziale dróg wodnych przedstawiono historię rozwoju i ówczesny stan gospodarki wodno-komunikacyjnej w Polsce. W dziale tym zaprezentowano: dokumenty historyczne,

roboty regulacyjne, projekty i studia z tego zakresu, kanały, śluzy, tabor wodny, zbiorniki, zapory wodne w Porąbce i Rożnowie oraz zakłady hydroelektryczne⁹⁵. Rozszerzona ekspozycja Muzeum Komunikacji obejmowała 26 sal i korytarzy o ogólnej powierzchni około 1200 m²⁹⁶.

W związku z przekształceniem Muzeum Kolejowego w Muzeum Komunikacji do Rady Muzeum prócz przedstawicieli kolejnictwa oraz kustosza powołano przedstawicieli Departamentu Dróg Kołowych i Biura Dróg Wodnych MK⁹⁷. W tym czasie muzeum zwiedzało 18000 osób rocznie, w tym przeważała młodzież ze szkół średnich i zawodowych⁹⁸. Ogółem placówka zgromadziła przeszło 4 tysiące eksponatów, w tym blisko 400 modeli, 250 tablic i wykresów, przeszło 550 fotografii oraz 75 gablot⁹⁹.

W ostatnim roku istnienia muzeum przed wybuchem wojny tak scharakteryzowano jego działalność: *Muzeum Komunikacji ma na celu szerzenie wiedzy i umiejętności w zakresie: kolejnictwa, komunikacji drogowej i śródlądowej wodnej, oraz ma ułatwiać naukę poglądową i badania w tych dziedzinach. Poza udostępnieniem zbiorów, muzeum uruchomiło bibliotekę, czytelnię, wykłady fachowe [...] Muzeum Komunikacji zawsze cieszyło się stale rosnącą frekwencją zwiedzających, wysuwając się pod tym względem na czoło muzeów warszawskich [...]*¹⁰⁰.

Okupacja niemiecka położyła kres istnieniu Muzeum Komunikacyjnego. Jesienią 1940 roku usunięto polski personel, znaczną część zbiorów przewieziono do gmachu Ostbahu (wcześniej Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie) przy ul. Targowej 74. W 1942 roku bibliotekę muzeum, liczącą 8000 woluminów przewieziono również do magazynów kolejowych. Eksponaty muzeum władze niemieckie wywozły do muzeów w: Berlinie, Norymberdze, Monachium i Dreźnie oraz do niemieckich szkół kolejowych. Część zbiorów przewiezionych przez Niemców do drewnianego budynku dworcowego Dworca Wileńskiego spłonęła podczas nalotu w 1944 roku¹⁰¹. Wywieziona została przez Niemców wielka składnica mienia muzealnego, mieszcząca się w magazynach stacji Warszawa – Wschodnia¹⁰². Duża część zbiorów padła ofiarą grabieży, część eksponatów pozostała nadal w zajęтым przez Niemców gmachu przy ul. Nowy Zjazd 1 do wybuchu Powstania Warszawskiego.

Pojedyncze zbiory biblioteczne (w tym kolekcja rozkładów jazdy) zostały wówczas uratowane przez pana Andrzeja Rakowicza, nestora polskich miłośników kolei. Zbiory muzeum pozostałe w gmachu przy ul. Nowy Zjazd 1 zostały ostatecznie zniszczone przez pożar, w ten sposób zagładzie uległa pierwsza polska placówka muzealnictwa kolejowego. W 1945 roku niewielką część zbiorów wydobyto z pod gruzów i przeznaczono dla organizowanego Muzeum Komunikacji. Podczas wojny rozstrzelany został zastępca kustosza muzeum Stanisław

Klekot, na skutek złych warunków w czasie okupacji zmarł również bibliotekarz placówki dr Eliasz Czajkowski¹⁰³.

W dniu 25 czerwca 1946 roku minister komunikacji wydał zarządzenie w sprawie powołania Muzeum Komunikacyjnego z siedzibą w Warszawie, pomimo szeroko zakrojonych prac nie doszło jednak do organizacji muzeum. Ekspozyty przedwojennego Muzeum Komunikacyjnego złożono w nieczynnej parowozowni w Pilawie, a następnie w Bytomiu. Po 1958 roku ostatecznie trafiły one do Muzeum Techniki NOT w Warszawie oraz do Technikum Kolejowego w Warszawie. Niewielką część zbiorów przekazano w 1972 roku z Muzeum Techniki do zorganizowanego w tym czasie Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

Do głównych funkcji przedwojennego Muzeum Komunikacyjnego należała prezentacja dorobku polskiej komunikacji w dwudziestoleciu. Widoczna jest dysproporcja stosunkowo niewielkiego działu historycznego wobec innych działów placówki, stanowi ona również wyznacznik funkcji muzeum. Muzeum to nie było zatem klasyczną placówką historyczną, w większości prezentowało, bowiem zagadnienia związane z nowoczesną wówczas techniką kolejową oraz znacznym dorobkiem PKP w dwudziestoleciu międzywojennym. Poczynając od 1931 roku rozwijano jednak również dział historyczny. Dobre wyposażenie w pomoce naukowe i ekspozyty umożliwiało prowadzenie w placówce wykładów i szkoleń dla pracowników kolejowych. Istotną funkcją muzeum, co podnosili również jego twórcy, była konieczność politechnizacji społeczeństwa oraz zainteresowania młodzieży zawodem kolejarza.

Logiczny i przejrzysty układ działowy przedwojennego Muzeum Kolejowego odpowiadający strukturze zagadnień związanych z techniką kolejową i eksploatacją kolei może być wzorem (oczywiście w ujęciu historycznym) dla organizacji współczesnego muzealnictwa kolejowego.

PRZYPISY

¹ „Inżynier Kolejowy” Nr 6, 1938 r., s. 254.

² [Praca zbiorowa] *Metody naukowej organizacji w kolejnictwie Polskiem*, Warszawa 1933 r. [w:] Stanisław Wasilewski, *Polskie Muzeum Kolejowe*, s. 107.

³ „Warszawski Dziennik Narodowy”, Nr 349B, 1938 r. s. 6. *Muzeum Kolejowe przekształciło się w Muzeum Komunikacji* oraz „Kurier Warszawski” Nr 343 wydanie wieczorne, 14 grudnia 1938 r. s. 14: *Nowe działy w Muzeum Komunikacji*.

⁴ „Inżynier Kolejowy” Nr 2, 1927 r., s. 58.

⁵ Tamże, s. 58.

- ⁶ Tamże, s. 58. W czasopiśmie tym publikowano informacje dotyczące rozwoju muzeum, prezentowano również zdjęcia eksponatów Muzeum Kolejowego.
- ⁷ [Praca zbiorowa] *Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie X 1918–1928*, Warszawa 1928 r., s. 149.
- ⁸ „Kolejowy Przegląd Techniczny” 1938 r., Nr 8–9, s. 12.
- ⁹ „Kurier Warszawski” Nr 343 wydanie wieczorne, 14 grudnia 1938 r. s. 14.: *Nowe działy w Muzeum Komunikacji*.
- ¹⁰ „Inżynier Kolejowy” Nr 3, 1928 r., s. 90–91: *Otwarcie Muzeum Kolejowego*.
- ¹¹ Tamże, s. 91.
- ¹² Tamże, s. 90–91.
- ¹³ Podstawowe postanowienia Regulaminu Muzeum Kolejowego przedstawiono w notatce w czasopiśmie „Inżynier Kolejowy” Nr 8/28, s. 252.
- ¹⁴ „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji” Nr 16 z 1928 roku, pozycja 171, s. 190.
- ¹⁵ Tamże, s. 190–191.
- ¹⁶ [Praca zbiorowa] *Metody naukowej organizacji w kolejnictwie Polskim*, Warszawa 1933 r. [w:] Stanisław Wasilewski, *Polskie Muzeum Kolejowe*, s. 108.
- ¹⁷ „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji” Nr 16 z 1928 roku, pozycja 171, s. 191.
- ¹⁸ „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji” Nr 24 z 1931 roku, *Sprawy ogólne i osobowe*, s. 209.
- ¹⁹ „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji” Nr 16 z 1928 roku, pozycja 171, s. 191.
- ²⁰ Tamże, s. 191.
- ²¹ Tamże, s. 191.
- ²² Tamże, s. 191.
- ²³ Tamże, s. 191.
- ²⁴ „Rocznik Kolejowy”, Warszawa 1930 r., s. 7.
- ²⁵ *Przewodnik* [po Muzeum Kolejowym], Warszawa 1933 r., s. 3.
- ²⁶ „Rocznik Komunikacyjny 1933/34”, Warszawa 1934 r., s. 254.
- ²⁷ Stanisław Witoszyński zatrudniony był na stanowisku pracownika kontraktowego DOKP Warszawa i był skromnie opłacany.
- ²⁸ [Praca zbiorowa] *Metody naukowej organizacji w kolejnictwie Polskim*, Warszawa 1933 r. [w:] Stanisław Wasilewski, *Polskie Muzeum Kolejowe*, s. 107.
- ²⁹ „Inżynier Kolejowy” Nr 11, 1927 r., s. 352: *Kronika krajowa*.
- ³⁰ [Praca zbiorowa] *Metody naukowej organizacji w kolejnictwie Polskim*, Warszawa 1933 r. [w:] Stanisław Wasilewski, *Polskie Muzeum Kolejowe*, s. 108.
- ³¹ Tamże, s. 108.
- ³² „Inżynier Kolejowy” Nr 8, 1931 r., s. 347. *Muzeum Kolejowe w Warszawie*.
- ³³ Obecnie w budynku tym mieści się Wojewódzkiego Centrum Stomatologii.
- ³⁴ „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji” Nr 24 z 1931 roku, *Sprawy ogólne i osobowe*, s. 209–210.

- ⁹⁰ „Kurier Warszawski” Nr 343 wydanie wieczorne, 14 grudnia 1938 r. s. 14. *Nowe działy w Muzeum Komunikacji*.
- ⁹¹ „Rocznik Komunikacyjny 1933/34”, Warszawa 1934 r.
- ⁹² Imienia oraz danych biograficznych nie ustalono.
- ⁹³ „Kurier Warszawski” Nr 343 wydanie wieczorne, 14 grudnia 1938 r. s. 14. *Nowe działy w Muzeum Komunikacji*.
- ⁹⁴ „Kurier Warszawski” Nr 244, 1935, wydanie wieczorne, s. 3.
- ⁹⁵ [Praca zbiorowa] *20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej*, Kraków 1939 r., s. 254.
- ⁹⁶ „Kurier Warszawski” Nr 343, wydanie wieczorne, 1938 r., s. 14.
- ⁹⁷ [Praca zbiorowa] *20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej*, Kraków 1939 r., s. 254.
- ⁹⁸ „Kolejowy Przegląd Techniczny” 1938 r., Nr 8–9, s. 14.
- ⁹⁹ [Praca zbiorowa] *20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej*, Kraków 1939 r., s. 254.
- ¹⁰⁰ Tamże, s. 254.
- ¹⁰¹ „Rocznik PTH” T. VI (2006), 2007, [w:] Kamiński Jan, Sankowski Janusz, *75 lat Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, s. 114.
- ¹⁰² [Praca zbiorowa] *Warszawski Węzeł Kolejowy, wczoraj, dziś, jutro*, Warszawa 1977 r., w: Zaniewski H., *Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, s. 208.
- ¹⁰³ „Rocznik PTH” T. VI (2006), 2007, [w:] Kamiński Jan, Sankowski Janusz, *75 lat Muzeum Kolejnictwa w Warszawie*, s. 114. Według informacji zawartych w „Roczniku komunikacyjnym 1933/34”, w tym czasie Elias Czajkowski zatrudniony był na stanowisku p.o. kierownika Działu Cywilno-Procesowego Biura Prawnego DOKP Warszawa.

The Museum of the Railway Transport and the Museum of the City Transport in Warsaw (1928-1939)

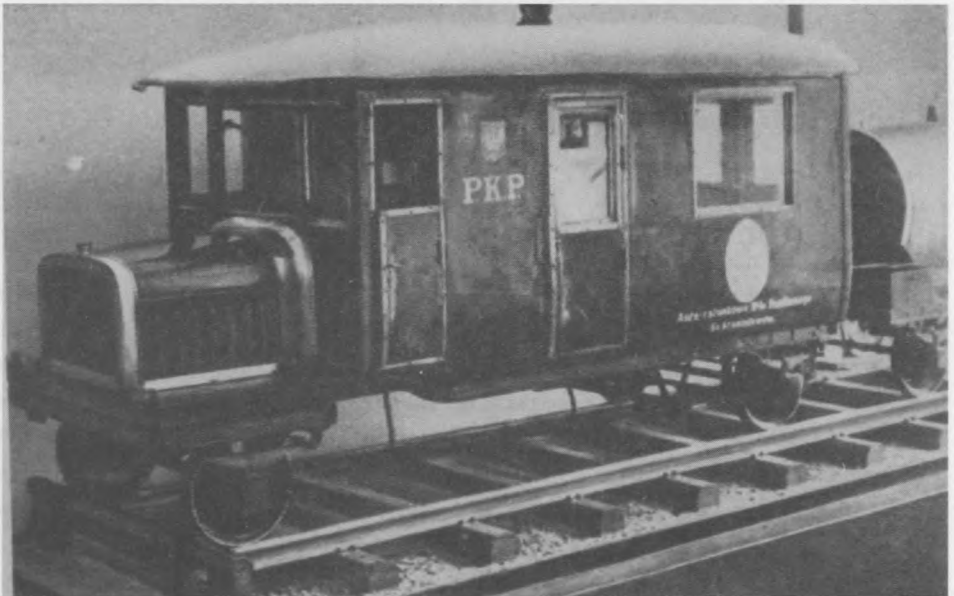
SUMMARY

The article deals with the history of the Museum of the Railway Transport that was founded on 18 February 1928. At the beginning, the institution established by a decree of the Minister of Transport was located in the left wing of the Wileński Railway Station in Warsaw. The first exhibition comprised the following divisions: historical, contemporary, general and scientific-informative. The first curator of the museum was the Stanisław Witoszyński. As the building of the Wileński Railway Station had to be pulled down, on 13 December 1931, the museum's collections were transferred to a new – also provisional – building at the 1, Nowy Zjazd Street. In the following years, the collections expanded but they could not be exhibited any longer in the provisional, non-functional building they were housed in at the time. In 1937, Władysław Wołynski was appointed for the post of the museum's curator. There were plans to merge the Museum of the

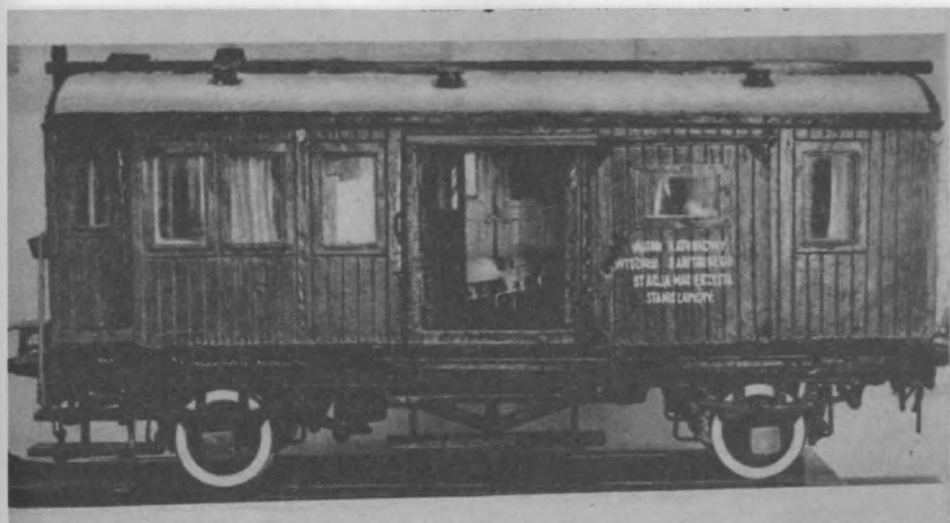
Railway Transport with the Museum of Technics and Industry – both institutions were to be located in the Palace of Technology and Industry, a project of Prof. Bohdan Pniewski that had been never realized because of the outbreak of the war. On 14 December 1938, basing on a decision of the Minister of Transport, the Museum of the Railway Transport was transformed into the Museum of the City Transport. New divisions of the new museum were opened: a waterways' division and a highways' division. The war and the German occupation of Warsaw caused an almost complete destruction of the Museum of the City Transport's collections, collections of great historical and material value. The few exhibits from the pre-war museum are now part of the collections of the Museum of Technology NOT in Warsaw (NOT in Polish: Naczelna Organizacja Techniczna, in English: Main Technical Organization), as well as of those of the Chamber of the Tradition of the Engineering School in Warsaw and those of the Railway Museum (Muzeum Kolejnictwa) in Warsaw.



Ryc. 1. Władysław Woydno (1873-1959). W latach 1937-1939 kustosz Muzeum Kolejowego (Komunikacji)



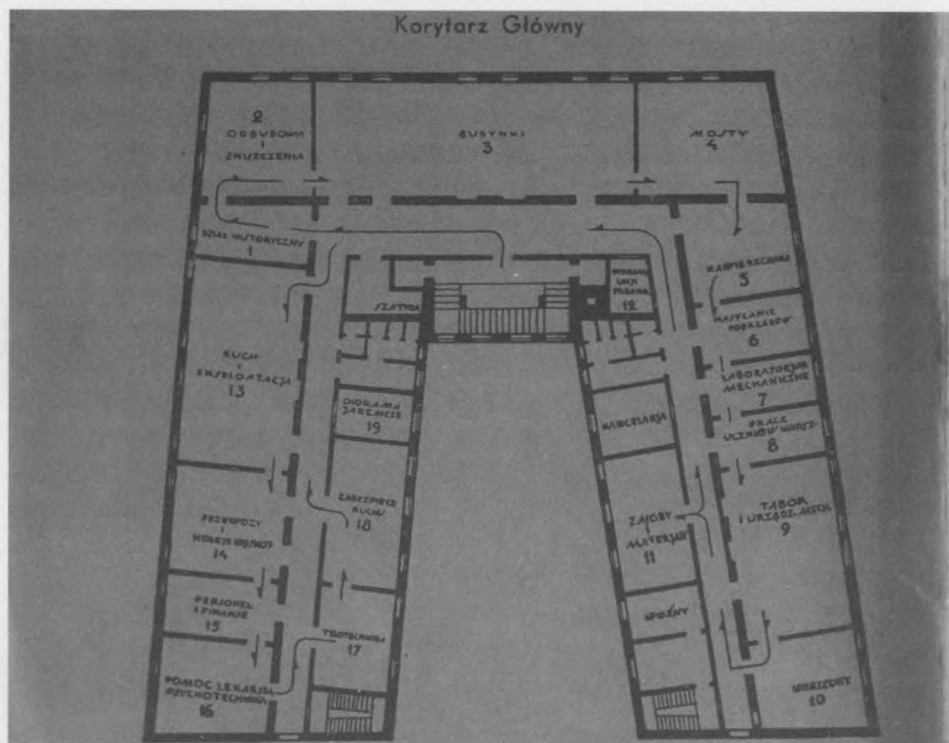
Ryc. 2. Model szynowego samochodu sanitarnego PKP



Ryc. 3. Model wagonu ratunkowego



Ryc. 4. Okładka Przewodnika po Muzeum Kolejowym



Ryc. 5. Plan ekspozycji Muzeum Kolejowego i w gmachu przy ul. Nowy Zjazd 1
[w:] *Przewodnik po Muzeum Kolejowym*



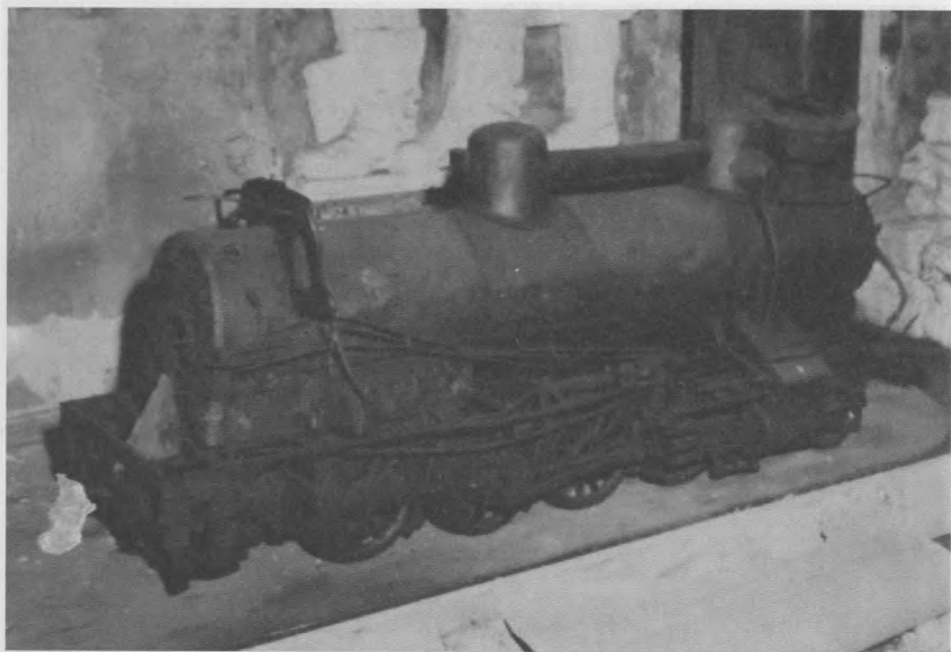
Ryc. 6. Ekspozycja Działu Historycznego [w:] *Przewodnik po Muzeum Kolejowym*



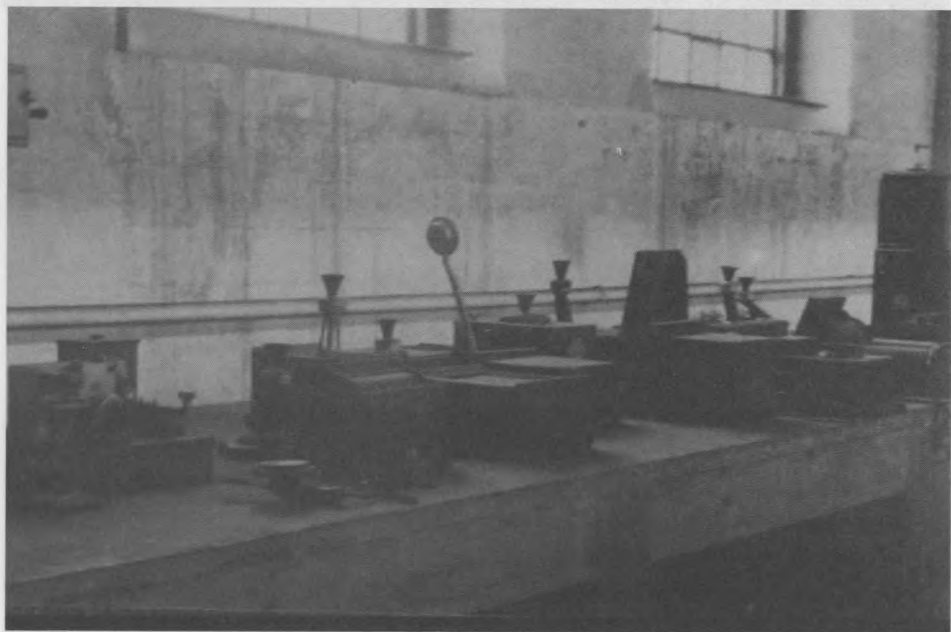
Ryc. 7. Ekspozycja Działu Ruchu i Eksploatacji [w:] *Przewodnik po Muzeum Kolejowym*



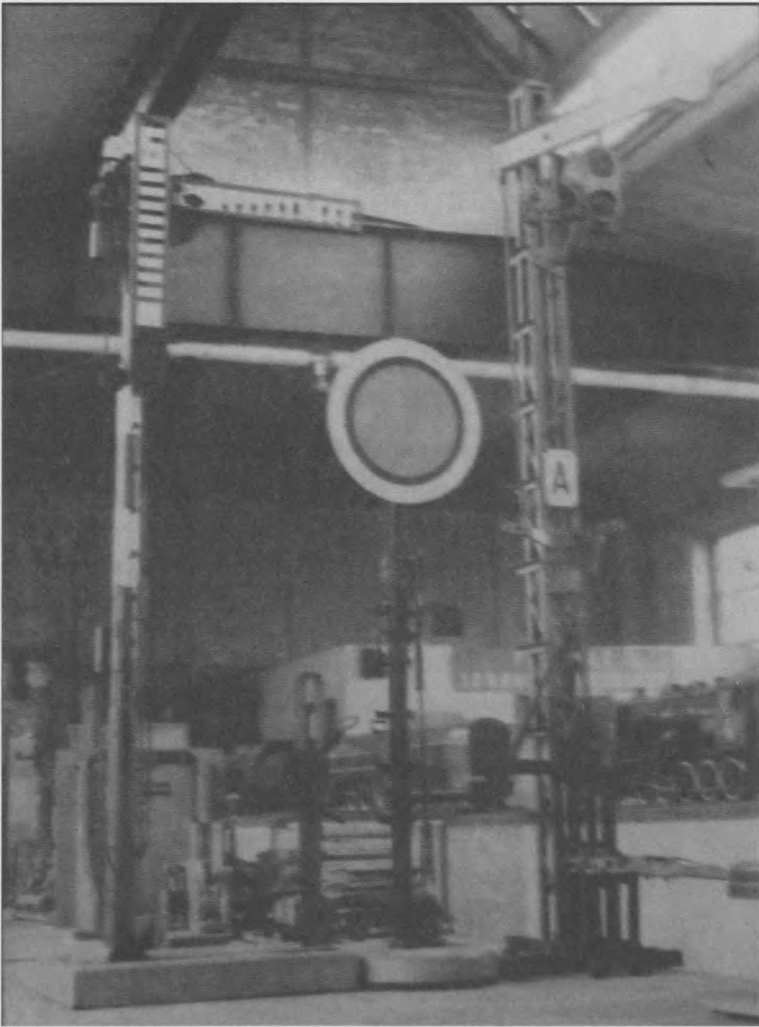
Ryc. 8. Ekspozycja Działu Zabezpieczenia Ruchu Pociągów [w:] *Przewodnik po Muzeum Kolejowym*



Ryc. 9. Wypalony model parowozu serii Tr 11 w skali 1:5 w składnicy Parowozowni w Bytomiu. Fot. Archiwum Muzeum Techniki NOT w Warszawie, 1958 rok



Ryc. 10. Telegrafy i aparaty telefoniczne w składnicy Parowozowni w Bytomiu. Fot. Archiwum Muzeum Techniki NOT w Warszawie, 1958 rok



Ryc. 11. Składnica ocalonych zbiorów przedwojennego Muzeum Komunikacji w składnicy Parowozowni w Bytomiu. Fot. Archiwum Muzeum Techniki NOT w Warszawie, 1958 rok