

R. T.

Otwarcie Muzeum Kolejnictwa w Warszawie

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 19/1, 202

1974

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



rający się na drobnych pomysłach racjonalizatorskich, zmierzających do maksymalnego wykorzystania każdego metra powierzchni i pozwalający udostępnić w każdej chwili zbiory, dla których zabrakło miejsca w ekspozycji.

Obecnie placówka ta korzysta z opieki Zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Ftyzjopneumologicznego oraz ze skromnych dotacji Społecznego Komitetu do Walki z Gruźlicą. Wydaje się jednak, że należałoby wzbudzić szersze dla niej zainteresowanie i dopomóc jej do uzyskania odpowiedniego lokalu, by zgromadzone już zbiory mogły być w sposób metodyczny eksponowane oraz udzielenie jej niezbędnych funduszy dla prawidłowego funkcjonowania Muzeum jako placówki dydaktycznej i naukowej.

Oglądając ten zbiór różnych interesujących drobiazgów i curiosów, stanowiący przegląd dziejów polskiej ftyzjatrii, uprzytomniamy sobie *quantum est, quod nescimus*.

cd.

OTWARCIE MUZEUM KOLEJNICTWA W WARSZAWIE

11 września 1973 r., na dworcu Warszawa Główna nastąpiło w obecności wiceministra komunikacji Stanisława Mrocza — uroczyste otwarcie Muzeum Kolejnictwa. Pierwszą, prezentowaną tam ekspozycję zatytułowano *Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska i koleje dziś*.

Wystawiono blisko 100 eksponatów, w tym około 40 modeli lokomotyw, poczynając od najstarszych aż do używanych obecnie. Z modeli starszych pokazano m.in.: wagon kolei konnej Budziejowice-Linz z 1824 r.; pierwszy parowóz szynowy wybudowany w 1804 r. przez L. Trevithicka; parowóz z podwójnym kotłem budowany dla kolei górskich w końcu XIX w.; lokomotywę „Adler” zbudowaną w fabryce Stephensona w 1834 r. (prowadziła ona pierwszy pociąg w Niemczech); parowóz amerykański z 1944 r. typu Malleta opalany mazutem. Większość tych pięknych modeli wykonali uczniowie Zasadniczej Szkoły Zawodowej przy Oddziale Trakcji w Jeleniej Górze. Na wystawie znajduje się także model dworca Kolei Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, sztandary niektórych związków zawodowych kolejarzy (np. Związku Zawodowego Zwrotniczych Kolejowych Okręgu Toruń z 1939 r., czy Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych RP z 1938 r.), medale, stare bilety kolejowe oraz dokumenty historyczne, wśród których najstarszy jest akt erekcyjny pod budowę warsztatów dla Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z 3 IX 1852. Wystawione są także poświęcone kolejnictwu wydawnictwa, np.: *Instrukcja dla maszynisty parowozowego* (1923 r.), *Przepisy dla zwrotniczych na kolejach dojazdowych* (1919 r.), *Słowniczek parowozowy* (1924 r.) czy też *Hu-morystyczny poradnik dla kolejarzy* (1890 r.).

Druga część muzeum znajduje się na — przeznaczonych na ten cel — peronach Dworca Głównego. Prezentowanych tam jest 9 lokomotyw, w tym 5 starych i 4 nowoczesne. Oglądać więc możemy np. lokomotywę parową do pociągów osobowych pochodzenia niemieckiego z lat 1898—1912, lokomotywę parową do pociągów pośpiesznych produkcji pierwszej fabryki lokomotyw w Polsce oraz parowóz wąskotorowy z 1924 r., popularnie zwany ciuchcią. W najbliższej przyszłości zbiory muzeum powiększyć się mają o dalsze trzy stare lokomotywy, w tym dwie austriackie (z 1909 i 1926 r.), za kilka lat natomiast cały teren dworca Warszawa Główna ma zostać przekazany tej instytucji.

R. T.