

ZBIGNIEW TUCHOLSKI

STRATY MIĘDZYWOJENNEGO MUZEUM KOMUNIKACJI W WARSZAWIE



Okładka *Przewodnika* [po Muzeum Kolejowym], Warszawa 1933. Przedstawia reprodukcję modernistycznego plakatu Muzeum Kolejowego, autorstwa przedwojennego kustosa placówki, malarza Władysława Woydyno

LOSSES IN THE MUSEUM OF TRANSPORT

The Railway Museum, which was set up in 1928 and in 1938 transformed into the Museum of Transport, was destroyed during the German occupation and looted in an organised way. Its valuable collection was carried away to German museums of technology. After the war, work was undertaken to restore the Transport Museum thanks to the efforts made by the pre-war employees of this institution, i.e.: architect and engineer Józef Wołkanowski, who was the organiser and President of the Board of the Museum of Transport, Władysław Woydyna, its curator, and Henryk Czeczott, conservator and constructor. The post-war search for museum collections and the unsuccessful exploration on German territory was interrupted by the eventual liquidation of the museum in the Stalinist period.

W dwudziestoleciu międzywojennym polskie muzealnictwo techniczne rozwijało się bardzo intensywnie. W kraju była to wówczas całkowicie nowa dziedzina, dorobek takich warszawskich placówek jak Muzeum Przemysłu i Techniki oraz Muzeum Komunikacji był wówczas imponujący. Okres wojny i okupacji przyniósł prawie całkowite zniszczenie zbiorów.

Część zbiorów Muzeum Komunikacji w Warszawie wywieziono do niemieckich muzeów technicznych i nadal się tam znajdują, o czym świadczą oryginalne karty inwentarzowe z Muzeum Komunikacji. Być może należałoby rozważyć możliwości ich rewindykacji, aby dzieje tych dwóch placówek oraz ich wojennych losów nie uległy całkowitemu zapomnieniu?

Muzeum Kolejowe powstało z inicjatywy środowiska inżynierów kolejowych, którzy znając ówczesne europejskie muzealnictwo kolejowe, dostrzegali potrzebę powołania takiej placówki w kraju. Jego najważniejszą funkcją miało być prezentowanie znacznego dorobku polskiego kolejnictwa w dwudziestoleciu międzywojennym jako istotnego elementu budowy nowoczesnego państwa.

Placówkę utworzono z inicjatywy Ministerstwa Komunikacji przy współpracy Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie. Zaczątkiem zbiorów Muzeum była kolekcja przygotowana przez kolejarzy lwowskich na Targi Wschodnie we Lwowie, przewieziona później do Warszawy. Muzeum otwarto 18 lutego 1928 r.

Zbiory placówki stanowiły wspomniane ekspozycje Wystawy Komunikacyjnej we Lwowie oraz modele i ekspozycje zebrane przez Ministerstwo Komunikacji. Kolekcja obejmowała wówczas 800 ekspozycji (nie licząc kilkuset fotografii i wykresów), z których wystawiono jedynie 200 ze względu na brak miejsca. Najwięcej ekspozycji posiadał dział mechaniczny, umieszczony w dużej sali muzeum oraz dział elektryczny. W dziale mechanicznym zaprezentowano prace uczniów warsztatów kolejowych, narzędzia kolejowe, modele taboru oraz elementy spawane (w celu upowszechniania tej nowoczesnej wówczas technologii). Dział elektrotechniczny obejmował

urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego, aparaty telegraficzne i telefoniczne oraz zegary kolejowe. W dziale drogowym prezentowano modele budynków kolejowych, mostów, przepustów oraz kolekcję różnych typów szyn. Dział naukowy prezentował wyniki badań laboratoryjnych struktury metali i stopów, stosowanych w kolejnictwie. Na ekspozycji wystawiono ponadto wydawnictwa oficjalne Ministerstwa Komunikacji².

Muzeum Kolejowe zarządzane było przez Radę Muzeum oraz kustosza.

Pierwszą lokalizację na Dworcu Głównym (Wiedeńskim) Muzeum Kolejowe zajmowało jedynie przez cztery lata. Ze względu na rozbiórkę części Dworca Głównego w 1931 r., spowodowaną budową linii średnicowej, podjęto decyzję o przeniesieniu Muzeum Kolejowego do innej tymczasowej siedziby, przy ul. Nowy Zjazd 1.

Otwarcia Muzeum Kolejowego w nowej tymczasowej siedzibie dokonał 13 grudnia 1931 r. minister komunikacji Alfons Kühn. W uroczystości otwarcia wzięli udział m. in. premier Aleksander Prystor i Mieczysław Norwid-Neugebauer, minister robót publicznych³. W nowej siedzibie muzeum zgromadzono początkowo 600 eksponatów, lecz kolekcję stale powiększano i pod koniec lat 30. inwentarz placówki osiągnął ponad 4000 jednostek⁴.

W kwietniu 1932 r. Muzeum Kolejowe zwiedził Ignacy Mościcki, prezydent Rzeczypospolitej.

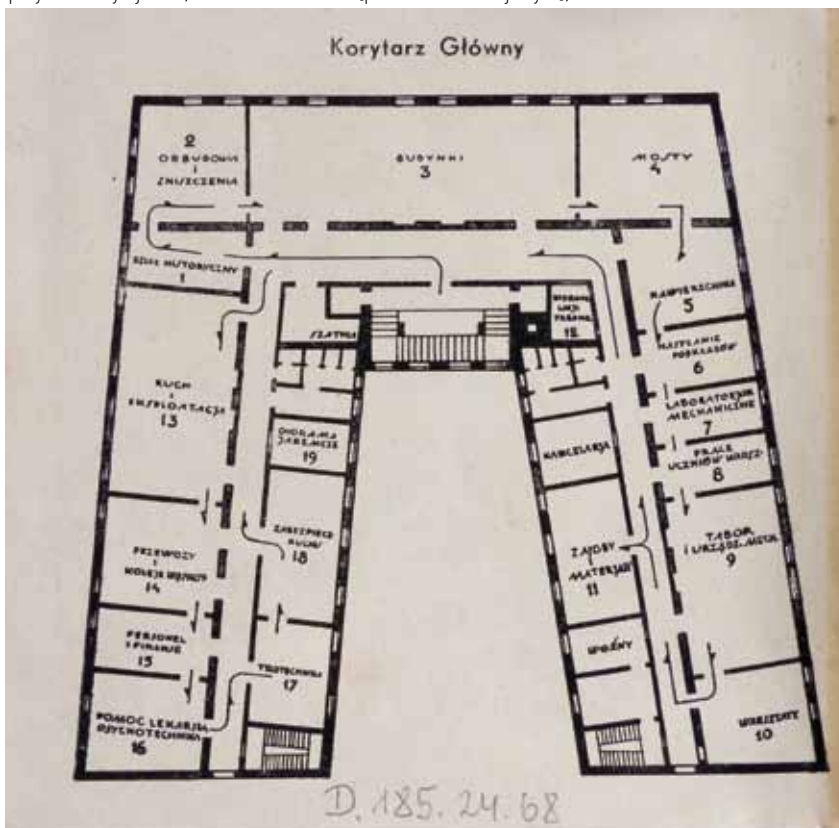
W grudniu 1938 r. Muzeum Kolejowe przekształcono po dziesięciu latach istnienia w Muzeum Komunikacji. Do głównych funkcji międzywojennego Muzeum Komunikacji należała prezentacja dorobku polskiej komunikacji. Widoczna była dysproporcja stosunkowo niewielkiego działu historycznego wobec innych działów placówki. Muzeum nie było zatem klasyczną placówką historyczną, w większości prezentowało bowiem zagadnienia związane z nowoczesną wówczas techniką komunikacji. Intensywny rozwój działu historycznego nastąpił od 1931 r. i spowodował znaczne zwiększenie liczby eksponatów.

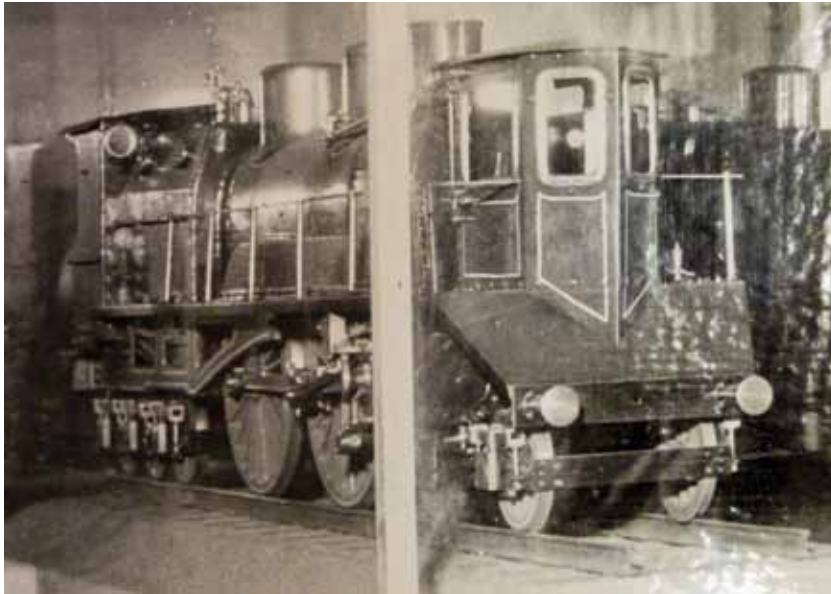
U progu wojny struktura Muzeum Komunikacji obejmowała następujące działy: Historia, Zniszczenia Wojenne, Budynki: odbudowa i inwestycje, Mosty: odbudowa i inwestycje, Nawierzchnia, Nasycalnie Podkładów, Laboratoria Kolejowe, Prace Uczniów Warsztatów Kolejowych, Tabor i Urządzenia Mechaniczne, Warsztaty Kolejowe, Zasoby i Materiały, Ruch i Eksploatacja, Teletechnika, Zabezpieczenie Ruchu Pociągów, Sanitarny, Turystyka. Zagadnienia dróg wodnych przedstawiał Dział Wodny. W skład ekspozycji dróg kołowych wchodziły działy: Historia, Budowa Dróg, Budowa Mostów, Utrzymanie Dróg, Materiały Drogowe i Motoryzacja⁵.

Pod koniec lat 30. planowano połączenie Muzeum Techniki i Przemysłu, Muzeum Komunikacji, Muzeum Przemysłu i Rolnictwa w Warszawie, Muzeum Poczty i Telekomunikacji przy Ministerstwie Poczty i Telegrafów oraz Muzeum Morskiego (utworzonego z prywatnej kolekcji Stanisława hr. Ledóchowskiego) i utworzenie nowej placówki o nazwie Centralne Muzeum Techniki. Prace nad tym przedsięwzięciem prowadzone były pod patronatem prezydenta Ignacego Mościckiego przez Komitet Budowy Centralnego Muzeum Techniki. Realizacja przedsięwzięcia związana była z przygotowaniem do Wystawy Światowej, mającej się odbyć w Warszawie w 1944 r. Decyzją Stefana Starzyńskiego, prezydenta Warszawy, Centralne Muzeum Techniki zlokalizowano na terenie planowanej wystawy nad Wisłą, na działce uzyskanej od Zarządu Miasta, między Mostem Średnicowym a Mostem Poniatowskiego (w miejscu późniejszego Stadionu X-lecia)⁶. Zespół budynków muzeum zaprojektował w latach 1935–1938 wybitny architekt prof. Bohdan Pniewski oraz konstruktor inż. Janusz Ostrowski. Uroczyste położenie kamienia węgielnego pod budowę muzeum miało odbyć się 15 września 1939 r., jednak plany te pokrzyżowała wojna⁷.

Po kapitulacji Warszawy Muzeum Komunikacji w Warszawie, podobnie jak inne polskie placówki kulturalne, zakończyło działalność. Podporządkowano je nowo utworzonej Ostbahnbezirksdirektion (OBD) Warschau (Dyrekcja Kolei Wschodnich). Jesienią 1940 r. zbiory przewieziono z budynku przy ul. Nowy Zjazd 1 do pomieszczeń magazynowych w gmachu Warszawskiej DOKP (wówczas Dyrekcji Kolei Wschodnich), przy ul. Tar-

Plan pomieszczeń Muzeum Kolejowego z 1933 r., w drugiej tymczasowej siedzibie w gmachu przy ul. Nowy Zjazd 1, źródło: *Przewodnik* [po Muzeum Kolejowym], Warszawa 1933





Model kafara parowego ze zbiorów Muzeum Komunikacji, składnica w nieczynnej Parowozowni w Bytomiu, ok. 1956–1957. Fot. ze zbiorów Muzeum Techniki NOT w Warszawie.

gowej 74⁸. Opiekę nad nimi nadal sprawował kustosz Władysław Woydyno⁹ oraz przedwojenny konstruktor – konserwator zbiorów Henryk Czeczott. Wkrótce okazało się, jakie plany miały władze niemieckie wobec cennych zbiorów Muzeum Komunikacji.

Do warszawskiego muzeum przybyła specjalna komisja złożona z prezesów dyrekcji Kolei Rzeszy oraz dyrektorów muzeów komunikacyjnych w Berlinie, Norymberdze i Monachium składająca się „z osób o wysokim autorytecie w zakresie techniki, nauki, organizacji, muzeologii, a niewątpliwie i związanej z nią pedagogiki”¹⁰. Zadaniem tej komisji było wyselekcjonowanie najcenniejszych eksponatów i przeprowadzenie ich planowej grabieży z polskiej placówki. Kustosz Woydyno podjął wówczas intensywne działania w celu ochrony zbiorów. Na jego polecenie, w warunkach konspiracyjnych, wykonano kopię przedwojennej księgi inwentarzowej: „Kopia ta służyć miała również dla odwrócenia uwagi okupantów od przedmiotów mających znaczenie pamiątkowe, dokumentalne, artystyczne, wykonanych z metali cenniejszych lub specjalnie przez Niemców poszukiwanych jak mosiądz, miedź itp., a przez to narażonych na nieuchronne niebezpieczeństwo rekwizycji. Dla osiągnięcia tego drugiego celu użyto adnotacji: «Brak», «Ciężko uszkodzone» itp. Adnotacje te posiadały wszelkie cechy prawdopodobieństwa wobec częstego przerzucania zbiorów z lokalu do lokalu i meldowanych władzom «Ostbahn’u» kradzieży, włamań i rabunków, dokonywanych przez Niemców wojskowych i cywilnych oraz kolejarzy niemieckich, stacjonujących w gmachu DOKP na Pradze”¹¹.

Oryginalną *Księgę inwentarzową Muzeum Komunikacji* kustosz Woydyno przekazał, wraz z *Księgą inwentarza gospodarczego* tej placówki, inżynierowi Janowi Dybowskiemu, konspiracyjnemu dyrektorowi Departamentu Komunikacji Delegatury Rządu na Kraj. Inżynier Dybowski, przewidując możliwość rewizji, oddał obie księgi na przechowanie inżynierowi Edwardowi Warchatow-

skiemu, ówczesnemu dyrektorowi Wyższych Kursów Technicznych (mieszczących się w gmachu Politechniki Warszawskiej), a w okresie powojennym pierwszemu rektorowi Politechniki. Dyrektor Warchatowski przechowywał oba dokumenty w swym biurku; niestety, uległy one zniszczeniu w czasie powstania warszawskiego podczas pożaru budynków szkoły¹². W sporządzonym konspiracyjnie wtórniku księgi, w celu kamuflażu, nie ujmowano cennych eksponatów, które ukryto w warunkach konspiracyjnych lub powierzono na przechowanie osobom godnym zaufania.

Komisja złożona z niemieckich muzealników wybrała 57 eksponatów o bardzo dużej wartości technicznej, naukowej oraz artystycznej, w tym szereg cennych obrazów ilustrujących dzieła inżynierskie i architektoniczne z zakresu komunikacji. W tej liczbie znalazło się wiele szczególnie wartościowych eksponatów historycznych z zakresu historii polskiej komunikacji. Wybrane eksponaty wywieziono do niemieckich muzeów technicznych oraz szkół kolejowych. Władze niemieckie zrabowały również kolejną grupę 103 eksponatów (opisanych szczegółowo we wtórniku księgi inwentarzowej), przechowywanych tymczasowo w magazynie muzealnym na stacji Warszawa Wschodnia Towarowa¹³.

W celu rejestracji strat Muzeum Komunikacji dyrektor Woydyno wpisywał do kopii księgi adnotacje zawierające datę i miejsce wywiezienia przez Niemców poszczególnych eksponatów. Szczegółową rejestrację grabieży prowadził w latach 1939–1941, do czasu przejścia zbiorów muzeum przez inż. Czesława Landsberga, „kiedy Księga nie była prowadzona dalej, a zbiory muzeum naszego rozgrabiane były przez Niemców bez oporu i kontroli”¹⁴. W 1942 r. niezwykle cenną bibliotekę Muzeum, liczącą 8000 woluminów, przewieziono również do magazynów kolejowych.

Znaczną stratą dla Muzeum Komunikacji była grabież wielkiej składnicy mienia muzealnego mieszczącej się w magazynie kolejowym nr 10, przydzielonym muzeum w okresie międzywojennym, na stacji Warszawa Wschodnia Towarowa. Eksponaty te wywiózł w nieznanym kierunku niemiecki inspektor Kolei Rzeszy, niejaki Luben¹⁵. Warto podkreślić, iż magazyn ten ze względu na szczególną wartość złożonych w nim eksponatów był stale strzeżony przez wartowników – funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei. W okresie powojennym wartość wywiezionych zbiorów oszacowano na bardzo wysoką kwotę 10 milionów przedwojennych złotych. W magazynie złożone były eksponaty z wystaw międzynarodowych i krajowych organizowanych przez Ministerstwo Komunikacji. Ze względów prestiżowych były one przygotowywane bardzo starannie, znacznym nakładem sił i środków. Uzyskiwały stale wysokie nagrody, jak Grand Prix na wystawach zagranicznych i wielkie złote medale na wystawach krajowych. Wyposażenie każdej za-

kończącej wystawy przekazywano Muzeum Komunikacji. Były to m.in. eksponaty z wystaw w Brukseli, Chicago, Paryżu, Nowym Jorku, Mediolanie oraz krajowych: w Poznaniu (PWK – Powszechna Wystawa Krajowa), Warszawie, Wilnie, Krakowie i Lwowie. W skład wyposażenia wystaw zdeponowanego w magazynie wchodziły eksponaty wystawowe, meble, przedmioty dekoracyjne jak obrazy, rzeźby, dywany, wazony kryształowe i ceramiczne, makaty, tkaniny dekoracyjne. Tkaniny te miały wysoką wartość artystyczną, były wykonywane na zamówienie Ministerstwa Komunikacji przez Spółdzielnię Artystów „Ład” w Warszawie, Zrzeszenie Artystów „Rzeźba” oraz przez wielu wybitnych twórców. W magazynie składano również cenniejsze dary otrzymywane od instytucji i osób prywatnych, których z braku miejsca nie można było pomieścić w stosunkowo niskich salach wystawowych tymczasowej siedziby muzeum, oraz przybory, aparaty i narzędzia precyzyjne. W magazynie przechowywano ponadto przeszło 1000 tablic wykresowych, przygotowywanych do prowadzenia akcji propagandowej i dydaktycznej, wykonanych przez artystów na podstawie materiałów opracowanych przez Ministerstwo Komunikacji oraz Dyрекcję Okręgowe Kolei Państwowych¹⁶.

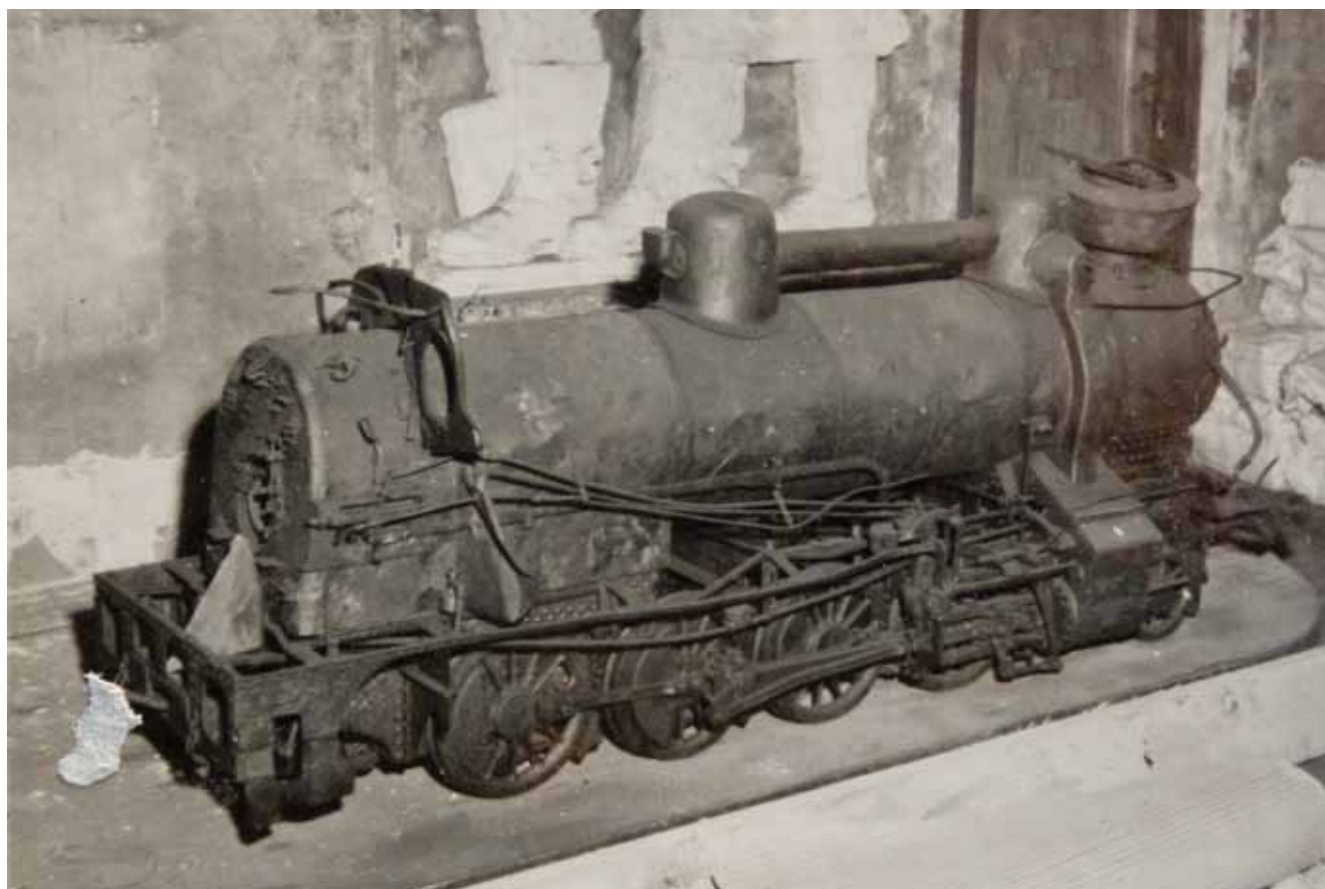
Równoległe z planową akcją władz okupacyjnych, eksponaty ze zbiorów muzeum były również rozkradane przez niemieckich urzędników kolejowych, którzy traktowali je jako swoje trofea wojenne z okresu służby w Polsce. W ten sposób zrabowano między innymi obrazy,

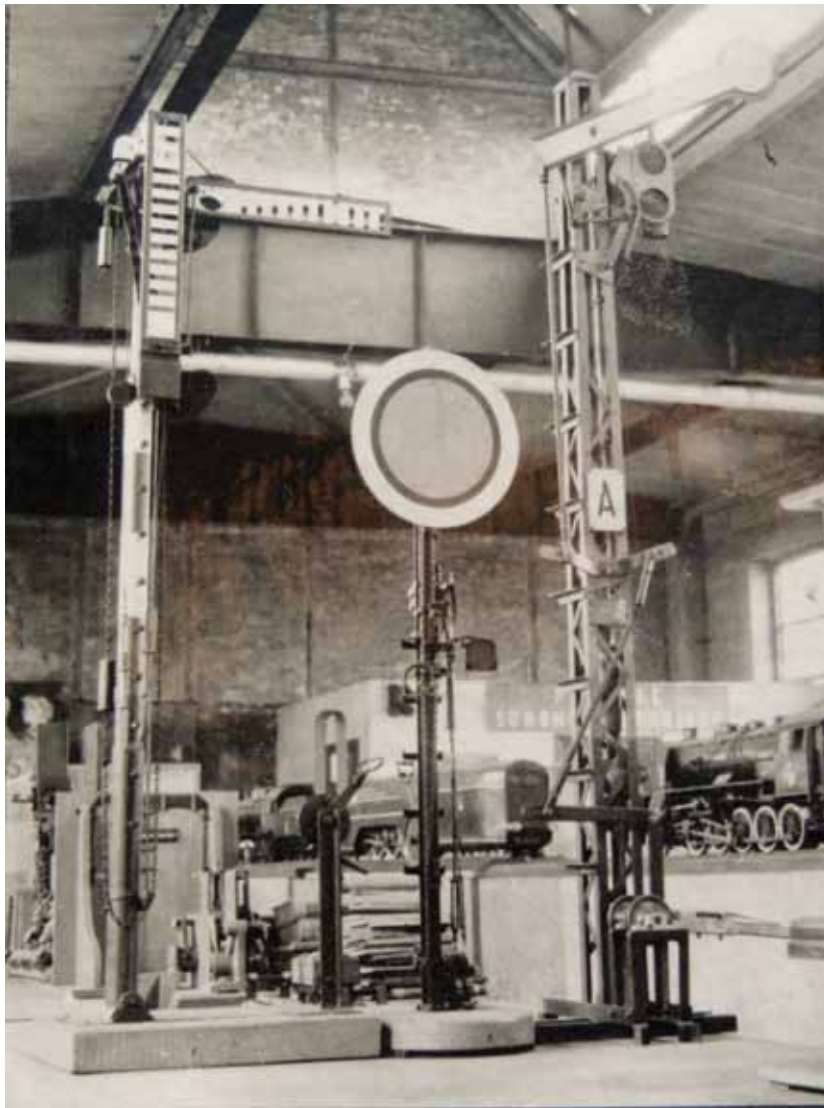
stanowiące wystrój sal muzealnych, przedstawiające krajobrazy: „dla dekoracji ich gabinetów lub klubów”¹⁷.

Eksponaty Muzeum Komunikacji wywożono przez cały okres okupacji do niemieckich muzeów technicznych i szkół kolejowych (jako pomoce naukowe) do Berlina, Drezna, Monachium i Lipska. Do Niemiec wywieziono również bardzo cenny żyrandol złożony z orłów zdobących hełmy pruskie – pickelhauby, na którym widniał napis: *Żyrandol ten zawiesili okupanci w poczekalni na dworcu w Tomaszowie. W listopadzie 1918 r. władze polskie go zdjęły*¹⁸, kolekcję modeli budynków stacyjnych i wież ciśnienia oraz modele parowozów. Skrupulatni Niemcy we wtórniku książki konsekwentnie „atramentem czerwonym zaznaczali, dokąd wystane zostały zabrane przedmioty”¹⁹. Jest to swoisty ewenement, ponieważ zazwyczaj władze niemieckie nie zdradzały miejsc, do których wywożono dobra kultury.

W roku 1941 Verband Deutscher Eisenbahnfachschule (Szkoła Okręgowa Kraków) zorganizowała w Makowie Podhalańskim szkołę kolejową dla pracowników Ostbahn. Lekcje prowadzono w niej osobno dla Polaków i Niemców. Pod koniec 1943 r. sprowadzono z Warszawy wtórnik książki inwentarzowej Muzeum Komunikacji, aby wybrać z jego zbiorów pomoce naukowe na użytek szkoły w Makowie Podhalańskim i dla kursów kolejowych organizowanych w Zembrzycach²⁰. W lipcu 1944 r. szkoła w Makowie została zamknięta i w początkach sierpnia ewakuowano ją trans-

Wypalony i zniszczony model parowozu Tr11, składnica w nieczynnej Parowozowni w Bytomiu, ok. 1956–1957. Fot. ze zbiorów Muzeum Techniki NOT w Warszawie





Modele semaforów kształtowych i mechanicznych tarcz zaporowych, składnica w nieczynnej Parowozowni w Bytomiu, ok. 1956–1957. Fot. ze zbiorów Muzeum Techniki NOT w Warszawie

portem kolejowym do miejscowości Grossgebersdorf w Sudetach²¹. W ten sposób wtórnik księgi inwentarzowej Muzeum Komunikacji znalazł się w Związku Niemieckich Pracowników Kolejowych Ostbahu w Krakowie. Bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych księgę inwentarzową odnaleziono w siedzibie związku w Krakowie i przekazano do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie. Dalsze losy tego cennego dokumentu pozostają niestety nieznanymi. Odnalezienie księgi umożliwiłoby szczegółowe ustalenie, do jakich placówek niemieckich wywieziono eksponaty przedwojennego Muzeum Komunikacji. Pomimo intensywnych poszukiwań w archiwach oraz w Ministerstwie Infrastruktury, autorowi nie udało się dotychczas odnaleźć tej księgi. Nie można wykluczyć, iż po wojnie została przekazana do Ministerstwa Kultury, które prowadziło rejestrację strat wojennych muzealiów oraz ich rewindykację.

Ostateczne zniszczenie pozostałej w Warszawie części zbiorów Muzeum Komunikacji nastąpiło pod koniec wojny. Zbiory przewiezione przez Niemców do drewnianego budynku Dworca Wileńskiego spłonęły podczas nalotu lotnictwa sowieckiego w 1944 r.²² Część eksponatów pozostała

nadal w zajęтым przez Niemców gmachu przy ul. Nowy Zjazd 1 do wybuchu powstania warszawskiego²³. Niewielka część zbiorów bibliotecznych (w tym kolekcja rozkładów jazdy) została wówczas uratowana przez pana Andrzeja Rakowicza²⁴. Część eksponatów muzeum pozostałych w gmachu przy ul. Nowy Zjazd 1 spłonęła.

W ten sposób ostatecznej zagładzie uległa pierwsza polska placówka muzealnictwa komunikacyjnego. Stanisław Klekot, zastępca kustosa muzeum, został przez Niemców rozstrzelany, a dr Eliaz Czapkowski²⁵, bibliotekarz muzeum, zmarł wycieńczony okupacyjnymi warunkami. W 1945 roku ocalałe pojedyncze eksponaty wydobyto z gruzów i przeznaczono dla organizowanego wówczas Muzeum Komunikacji.

Inżynier architekt Józef Wołkanowski, przedwojenny organizator i przewodniczący Rady Muzeum Komunikacji, Władysław Woydno, kustosz oraz Henryk Czczott, konserwator i konstruktor, rozpoczęli intensywne działania w celu inwentaryzacji strat oraz ponownej organizacji Muzeum Komunikacji. Rejestrację strat wraz z ich szacowaniem prowadzono wówczas w ramach prac Departamentu Ogólnego Wydziału Odszkodowań Wojennych Ministerstwa Komunikacji.

Oszacowane straty Muzeum Komunikacji zamknęły się w kwocie 27 milionów 200 tys. zł, obejmowały

one: lokal wystawowy przy ul. Nowy Zjazd 1 – 16 milionów zł, składnicę na stacji Warszawa Wschodnia (Towarowa) – 10 milionów zł oraz bibliotekę – 1 milion 200 tysięcy zł²⁶.

Równocześnie podejmowano starania w celu odbudowy przedwojennej placówki. 25 czerwca 1946 r. Minister Komunikacji wydał zarządzenie w sprawie organizacji Muzeum Komunikacji z siedzibą w Warszawie. Po formalnym powołaniu placówki kustosz Władysław Woydno rozpoczął intensywne poszukiwania zaginionych zbiorów oraz gromadzenie cennych eksponatów związanych z wszystkimi rodzajami transportu. Poszukiwania utraconych zbiorów, prowadzone na Dolnym Śląsku wspólnie z Henrykiem Czczottem, nie przyniosły, niestety, spodziewanych rezultatów. Pozyskano jednak niewielką liczbę nowych cennych eksponatów. Kustosz Woydno starał się nakłonić władze Ministerstwa Komunikacji, aby podjęto poszukiwania i rewindykację zbiorów w Niemczech. W powojennych warunkach nie podjęto jednak żadnych działań w tym celu, ze względu na priorytet rewindykacji taboru kolejowego i urządzeń niezbędnych do odbudowy polskiego kolejnictwa.

16 lipca 1950 r., zarządzeniem ministra komunikacji, Muzeum Komunikacji podporządkowano organizacyjnie bezpośrednio Departamentowi Techniki MK²⁷. Oficjalnie – ze względu na podział Ministerstwa Komunikacji na dwa resorty (Ministerstwo Kolei oraz Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego) w 1951 r. Projekt Muzeum Komunikacji nie został jednak zrealizowany i podjęto wówczas decyzję o likwidacji placówki. Ekspozycje zgromadzone w składnicach we Wrocławiu i w Parowozowni w Bytomiu przekazano w latach 1957–1958 do: Muzeum Techniki NOT w Warszawie, Technikum Kolejowego w Warszawie, Muzeum Lotnictwa i Muzeum Morskiego²⁸. Bezpośrednią przyczyną likwidacji Muzeum Komunikacji (w organizacji) była niechęć władz komunistycznych do odtworzenia placówki o przedwojennej proveniencji, odbudowywanej z wielkim zaangażowaniem przez jej przedwojennego kustosza, konserwatora i przewodniczącego rady. Decyzja o likwidacji muzeum przypadła na apogeum stalinizmu, kiedy rozpoczęto wielką akcję propagandową współzawodnictwa pracy w transporcie oraz wdrażania nowych, sowieckich metod pracy. Równocześnie rozpoczęto ostateczną rozprawę z „przeżytkami sanacji”, co przyniosło bardzo duże straty dla gospodarki, kultury i nauki. Warto zaznaczyć, iż decyzja ta pociągnęła za sobą również wielkie, trudne do oszacowania straty w zakresie ochrony zabytków techniki komunikacyjnej, bowiem ekspozycje z tej dziedziny zaczęto *de facto* w Polsce chronić dopiero na przelocie lat 60. i 70. XX w.

Wraz z utworzeniem w 1955 r. Muzeum Techniki NOT w Warszawie miała miejsce kolejna próba utworzenia Muzeum Komunikacji. Na stanowisko przewodniczącego komisji fachowej transportu przy Radzie Naukowej Muzeum Techniki NOT w Warszawie powołano inż. arch. Józefa Wołkanowskiego. Rada ta opracowała program budowy Muzeum Komunikacji przy Centralnym Muzeum Techniki. Prace te wspomagane były przez Radę Motoryzacyjną przy Urzędzie Rady Ministrów²⁹. Do organizacji Muzeum Komunikacji, podobnie jak Centralnego Muzeum Techniki, również nie doszło. Ostatecznie z zebranych ekspozycji utworzono muzea branżowe dla poszczególnych rodzajów transportu. W latach 50. i 60. XX w. środowisko inżynierów kolejowych podejmowało starania w celu utworzenia resortowego Muzeum Lotnictwa. Powołanie tej placówki stało się możliwe dopiero w nowej atmosferze początku lat 70. XX w. W dniu 29 marca 1972 r. minister komunikacji wydał zarządzenie w sprawie utworzenia i nadania statutu Muzeum Kolejowemu³⁰.

Intensywne poszukiwania wojennego wtórnika księgi inwentarzowej Muzeum Komunikacji, sporządzonej na polecenie kustosza Władysława Woydyny, w archiwach, muzeach technicznych i u osób prywatnych, nie dały dotychczas rezultatu. Najważniejszym postulatem badawczym w zakresie historii Muzeum Komunikacji 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 ekspozycje przedwojennego Muzeum Komunikacji. Odkrycie zaginionej księgi zapewne otworzyłoby drogę do rewindykacji zbiorów przedwojennego Muzeum Komunikacji. Umożliwiłoby również przeprowadzenie badań w zakresie zbiorów muzeum, bowiem dotychczas są one znane jedynie z międzywojennego przewodnika oraz fragmentarycznych informacji.

PRZYPSY

- ¹ Tekst powstał na podstawie dwóch artykułów Z. Tucholskiego w „Kronice Warszawy”: *Straty wojenne i zniszczenie Muzeum Komunikacji w Warszawie*, nr 2/2011, s. 39–51 oraz *Powojenna odbudowa Muzeum Komunikacji w Warszawie*, nr 1/2012 r., s. 23–34 [ukazał się w II 2013 r.].
- ² *Otwarcie Muzeum Kolejowego*. „Inżynier Kolejowy” nr 3, 1928 r., s. 90–91.
- ³ Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-K-431-1. Zdjęcie z otwarcia Muzeum Kolejowego.
- ⁴ S. Wasilewski, *Polskie Muzeum Kolejowe*, s. 108. [w:] *Metody naukowej organizacji w kolejnictwie Polskim*, Warszawa 1933 r.
- ⁵ AAN, MK, sygn. 241. *Wykaz strat Muzeum Komunikacji*, k. 187.
- ⁶ Archiwum Muzeum Techniki NOT w Warszawie, *Z dziejów Muzeum Przemysłu i Rolnictwa (z okazji 100-lecia powstania tej instytucji)*, [maszynopis niepublikowany], s. 8–9.
- ⁷ Archiwum Muzeum Techniki NOT w Warszawie, *Z dziejów... op. cit.*, s. 8–9.
- ⁸ Cześć ekspozycji nadal pozostała w gmachu przy ul. Nowy Jazd 1 aż do czasu powstania warszawskiego.
- ⁹ Po upadku powstania kustosz Władysław Woydyno zaangażowany był w akcję ratowania zbiorów bibliotek warszawskich, w tym biblioteki Politechniki Warszawskiej, por. *Walka o dobrą kulturę 1939–1945*, red. Stanisław Lorentz, Warszawa 1970 r., tom II s. 19, 35.
- ¹⁰ AAN, MK, sygn. 241. Departament Organizacyjno-Prawny, Wydział Odszkodowań Ministerstwa Komunikacji Straty wojenne w dziedzinie: Dróg Kołowych, Dróg Wodnych, P.I.H.M., Lotnictwa Cywilnego, Muzeum Komunikacji. *Pismo Władysława Woydyny do Departamentu Ogólnego Wydziału Odszkodowań Wojennych Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 maja 1946 r.*, k. 202–203.
- ¹¹ AAN, MK, sygn. 241, *Ibidem*, k. 212–214.
- ¹² *Ibidem*, k. 212–214.
- ¹³ *Ibidem*, *Pismo Władysława Woydyny do Departamentu Ogólnego Wydziału Odszkodowań Wojennych Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 maja 1946 r.*, k. 202–203.
- ¹⁴ *Ibidem*.
- ¹⁵ Imię nieznane.
- ¹⁶ AAN, MK, sygn. 241. *Przybliżone obliczenie wartości magazynu nr 10 na st. Warszawa Wschodnia, należącego do Muzeum Komunikacji*, Warszawa, 9 marca 1946 r.
- ¹⁷ *Ibidem*, *Protokół uzupełniający dane zawarte w księdze inwentarzowej ekspozycji Muzeum Komunikacji w Warszawie*, 7 października 1946 r., k. 212–214.
- ¹⁸ *Kolejowy Przegląd Techniczny* 1938 r., nr 8/9, s. 12.
- ¹⁹ AAN, MK, sygn. 241. *Protokół zebrań Ob. Ob. Langa Władysława dyspozytora W.Z. 1 (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*, k. 178
- ²⁰ Kursy te nie doszły jednak do skutku wobec szybkiej ofensywy wojsk sowieckich.
- ²¹ *Ibidem*.
- ²² J. Kamiński, J. Sankowski, *75 lat Muzeum Lotnictwa w Warszawie*, [w:] *Rocznik Polskiego Towarzystwa Historii Techniki*. Tom VI (2006), 2007, s. 114.
- ²³ Relacja p. Bogdana Pokropińskiego z 12 sierpnia 2011 r.
- ²⁴ Relacja p. Andrzeja Rakowicza z 5 stycznia 2002 r.
- ²⁵ J. Kamiński, J. Sankowski, *op. cit.*, s. 114. Według informacji zawartych w „Roczniku komunikacyjnym 1933/34”, Elias Czajkowski zatrudniony był w tym okresie na stanowisku p.o. kierownika Działu Cywilno-Procesowego Biura Prawnego DOKP Warszawa. Pracownikiem Muzeum Kolejowego był zatem po 1934 r.
- ²⁶ AAN, MK, sygn. 241. *Wykaz strat poniesionych przez Muzeum Komunikacji w Warszawie za okres od dnia 1 września 1939 r. do dnia 18 stycznia 1945 roku na skutek działań wojennych i grabieży dokonanej przez hitlerowców*, sporządzony 9 marca 1946 r., k. 195–206.
- ²⁷ *Dziennik Urzędowy MK* nr 12, 1950 r., poz. 250, s. 117.
- ²⁸ C. Ługowski, *Muzea Techniczne w Polsce* [maszynopis niepublikowany], Archiwum Muzeum Techniki NOT w Warszawie, s. 13–14.
- ²⁹ *Ibidem*.
- ³⁰ Zarządzenie Ministra Komunikacji nr 48 z 29 marca 1972 r. – *Dziennik Urzędowy MK* nr 13, poz. 100; nr 29, poz. 238/1 Sprost.; Załącznik do zarz. MK nr 48/72: Statut Muzeum Lotnictwa.