

I. SCENARIUSZ WYSTAWY „DAWNY TRANSPORT WIEJSKI”

Danuta Krześniak

CEL WYSTAWY

Celem wystawy jest pokazanie zwiedzającym zmian jakie zachodziły w transporcie wiejskim na przełomie XIX i XX wieku.

MIEJSCE EKSPOZYCJI.

Miejsce wystawy planowane jest w stodole ze Zbójna, będącej częścią ekspozycji zagrody z Rzeszotar Zawad, znajdującej się na terenie Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu.

Powierzchnia zabudowy: 214 m²

Powierzchnia użytkowa: 169 m²

Kubatura: 1108 m³

Ilość kondygnacji: 1

Wysokość budynku: 7,8 m

ASPEKTY WYSTAWY

Wystawa przeznaczona jest dla odbiorcy w różnym wieku, zarówno dla dzieci jak i dorosłych. Zawiera aspekty edukacyjne, pokazuje różne techniki oraz materiały z jakich dawniej korzystano. Wystawa może być wykorzystana jako lekcja z zakresu historii i etnografii.

TEKST WPROWADZAJĄCY

Transport wiejski sprzężajny

Jednym z najstarszych sposobów transportu różnych brzemion (ciężarów) był transport siłami ludzkimi, czyli przenoszenie różnych narzędzi, pokarmów, wody oraz produktów na nieznaczące odległości. Główną jednak siłą transportu były zwierzęta: woły, krowy i konie, które zastępował człowiek jedynie wówczas gdy teren dla nich był niedostępny: podmokły, czy górzysty.

Mieszkańcy wsi nie posiadający własnego sprzężaju często posługiwali się wózkami ręcznymi lub taczkami.

Taczki służące za ręczny transport kołowy zaopatrzone były w jedno koło promienisto-szprychowe obracające się wraz z osią, okute zwykle żelazną obręczą. Takich taczek szczególnie często używali mieszkańcy wsi do przewozu we własnym obejściu, rzadko do transportu na duże odległości.

Wyróżniamy kilka form taczek w zależności od przeznaczenia:

- taczki skrzynkowe używane do wywożenia kamieni, błota, mierzwy (obornika), ziemi oraz przy pracach murarskich,
- taczki platformowe używane do transportu niewielkiej ilości zielonej paszy, przewożenia słomy czy ściółki.

Wózki ręczne służyły do przewozu niewielkich ilości plonów z pól oraz transportowania różnych ciężarów w obrębie wsi, a niekiedy towarów na sprzedaż do miasta. Koła wózków ręcznych były promienisto szprychowe i obracały się na osi.

Wyróżniamy wózki:

- dwukołowe skrzynkowe z jednym dyszotkiem,
- dwukołowe wózki platformowe z dwoma dyszotkami zwykle połączonymi z przodu poprzeczką,
- wózki czterokołowe konstrukcyjnie podobne do dużych wozów wiejskich.

Duże zastosowanie w transporcie sprzężajnym posiadał włók płozowaty, zastępujący niekiedy sanie i wozy. Pierwowzorem takich włóków są po prostu dwa drzewka, ścięte z koroną i liśćmi, albo dwa mniej lub więcej gładkie drążki, do których zaprzęga się konia jak do hołobli. Na drzewkach – zwykle na brzożach – przewożono kopy siana, kładąc je na listowiu; zaś na drążkach, często połączonych jedną lub dwiema poprzeczkami, a niekiedy urządzonych niemal całkiem na podobieństwo sań, wywlekano budulec z nieprzebytych puszczy, przewożono ludzi, sprzęty, towary itp.

W Polsce generalnie występowały włoki, krokwiowate, składające się z dwu żerdzi, połączonych ze sobą pod ostrym kątem, albo też z odpowiednio dobranego samorodnego drewnianego krzywca. Służyły do przewożenia kamieni, narzędzi rolniczych: pługa, płużycy i sochy.

Specjalnym rodzajem włoka są sanie – bardzo stary środek komunikacji i transportu, używane przez cały rok. Używano ich w okresie bezśnieżnym do przewożenia narzędzi, głównie pługa, ziarna siewnego na pole, zwożenie siana z łąk lub zboża z pól.

Szerokie zastosowanie sań przypadało na wiek XVIII i XIX. Z pośród wielu odmian sań wyróżniamy sanie pojedyncze (samociężne lub ciągnięte przez zwierzęta) oraz podwójne. Aby zwiększyć płaszczyznę nośną do sań zarówno letnich jak i zimowych, przymocowywano dodatkowo deski, drabiny, ramy itp., do których ładunek przytwierdzano powrozem względnie drutem. Sanie mogły być ciągnięte przez ludzi i zwierzęta. Optymalną porą transportowania w okresie bezśnieżnym, zwłaszcza sań samociężnych, był ranek, kiedy trawa jest zroszona. Powszechnie znane pojedyncze sanie letnie, podobnie jak zimowe posiadają dwie płozy.

Znacznie powszechniejsze i bardziej zróżnicowane od letnich są sanie zimowe, które istnieją od setek lat w niezmienionej formie. Niektóre z nich mają specjalistyczny charakter, inne są bardziej uniwersalne, zmieniające w nich jedynie narzędzia pomocnicze. Do grupy wyspecjalizowanych form należą sanie wyjazdowe, a z form roboczych pojedyncze sanki używane do transportu drzewa.

Na terenie Polski dominowały dwa typy sań roboczych: długie sanie pojedyncze oraz krótkie sanie spinane parami. Obie formy mają podobną budowę: składają się z następujących części:

- dwu płóz, względnie „sanic”,
- dwu lub kilku par „stramów”,

- dwu lub kilku „nasadów vel gnatów”, łączących „stramy”, a za ich pośrednictwem i płozy.

Elementy te były wykonywane z różnych gatunków drewna. Płozy w saniach wyrabiano z twardego, a jednocześnie giętkiego drewna; brzozy, dębu, olchy, czasem z sosny. Stromy, które przeznaczone są do utrzymywania ciężarów, a rzadko są wzmacniane żelaznymi okuciami wyrabiano z mocnych gatunków drewna. Z czasem zaczęto sanie okuwać zabezpieczając te części, które były najbardziej narażone na gniecienie, uderzenie, ścieranie i ucisk ładunku. Okucia wykonywał kowal, były to najczęściej płozy i nosy sań, ramiona pod nasadami, kliny, obręcze nabijane na nasady i płozy oraz mocowania do dyszla.

Typy i odmiany sań

Uwzględniając wielkość sań, ich budowę, sposób posługiwania się nimi oraz techniki połączenia dyszla, sanie robocze dzielimy na pojedyncze długie i krótkie oraz dwuczęściowe.

Długie sanie pojedyncze są najstarszą formą tego typu narzędzi w Polsce, dostosowane do zaprzęgu zwierzęcego. Sanie pojedyncze posiadają zwykle dwie lub trzy pary stramów i odpowiednio dwa lub trzy nasady. Zwierzęta zaprzęga się za pomocą dyszla lub hołobli. Dyszle przy saniach występują dużo powszechniej niż hołoble, znane są dwa rodzaje dyszli: dyszel sztywny oraz ruchomy. Hołoble używane są przede wszystkim w Polsce północnej.

Sanie pojedyncze wykorzystywano do różnych celów. Dla ułatwienia transportu na nasady sań kładło się kilka tarcic czy tzw. „dennic” jak w wozie. Używano też różnego rodzaju skrzyń, drabin, względnie różnego typu ram.

Prymitywne sanie robocze służyły pospolicie tylko do transportu, zaś do jazdy wyłącznie biedniejszym wieśniakom. Zamożni chłopcy posiadali osobne sanie wyjazdowe z umieszczonym na nich wasągiem.

Sanie dwuczęściowe - połączone dwie pary sań ze sobą przy pomocy łańcucha związanego na krzyż. Użycie łańcucha umożliwiało skracanie lub rozciąganie zestawu na dowolne odległość ograniczoną długością łańcucha. Zwyczaj spinania sań zaczął się upowszechniać już w XIX wieku.

Sanie przednie posiadają zaczepy do wagi, orczyka, dyszla lub hołobli, natomiast tylne tylko metalowe kółka do przewlekania łańcucha. Niekiedy przednie sanki były nieco dłuższe od tylnych, a czasem również niższe. Sanie te wykorzystywano do przewozu budulca, siana gnoju oraz innych produktów. Dla zabezpieczenia ładunku lub by zwiększyć powierzchnię transportową sań stosowano różnego rodzaju deski, drabiny i kłonicę, a także skrzynie czy kosze, często od wozów. Sanie okuwano żelaznymi elementami, szczególnie przednie części, które musiały być bardzo wytrzymałe.

Na saniach roboczych instalowano półkoszki, wykonane z wikliny, słomy czy łąbu. Półkoszki, umieszczane były pomiędzy kłonicami wpuszczonymi w nasady sań.

Sanie wyjazdowe - paradne. Zanim wykształciły się ozdobne formy sań wyjazdowych ludność wiejska posługiwała się w celach komunikacyjnych saniami roboczymi. Później gdy upowszechniły się sanie paradne, sanie robocze nadal służyły do transportu i jazdy ubogim gospodarzom.

Pudło sań stanowić mogły zwykłe deski zbite w formę prostej skrzyni zaopatrzonej w dwa siedzenia, bądź bardzo starannie wykonanych zazwyczaj z cienkich desek, wasąg z bocznymi

wycięciami do wsiadania. Nowsze sanie wyrabiano czasem razem ze skrzynią, którą zbijano z desek. Przód i tył wyższy od boków i lekko rozchylony na zewnątrz. Boczne ściany z wycięciami, które ułatwiały wejście. W środku dwa rzędy ławek szerokich na dwie osoby, czasem obite pluszem lub skórą. Boki i przód sań ozdabiano drewnianymi listwami, czasem je malowano, a nawet rzeźbiono. Formy wyjazdowe okuwano blachą i uzupełniano artystycznie wygiętymi prętami i uchwytami kowalskiej roboty. Okucia wzmacniały i ochraniały nosy płóz oraz połączenia skrzyni z płozami.

Najbardziej dekoracyjną częścią sań wyjazdowych były skrzynie, które zbijano z desek, przód i tył wyższy od boków i lekko rozchylony na zewnątrz. Boczne ściany z wycięciami, które ułatwiały wejście. W środku dwa rzędy ławek szerokich na dwie osoby, czasem obite pluszem lub skórą.

Sanie wyjazdowe przystosowane były do zaprzęgu w jednego lub parę koni zaopatrując je w hołoble lub pojedynczy dyszel. Sanie paradne służyły do wożenia gości przybywających na uroczystości rodzinne, jeżdżono nimi do kościoła, do miasta i na jarmark.

Wozy czterokołowe

Pierwsze wzmianki na temat używania wozów czterokołowych na ziemiach Polski datowane są między VIII a X wiekiem. Liczne znaleziska z XII i XIII wieku pozwalają stwierdzić używanie wozów dwuosioowych rozworowych z kołami szprychowymi i długimi piastami. Natomiast wiadomości z końca XII wieku wskazują, że znane już były zaprzęgi jedno- i dwukonne, a nawet czterokonne. W wieku XIII i XIV występowały już wozy większe (zw. niemieckimi) i mniejsze (polskie).

Z czasem coraz częściej stosowano metalowe okucia do wozów, mające na celu zwiększenie ich żywotności i właściwości trakcyjnych. Jednakże wysoka cena żelaza w tamtych czasach powodowała, iż duża część wozów chłopskich jeszcze w XIX wiekowej Polsce nie była okuta.

Powszechne w użyciu czterokołowe wozy robocze możemy podzielić według:

- rodzaju materiałów stosowanych do ich wyrobu (w szczególności kół) na wozy bose (wykonane wyłącznie z części drewnianych), żelazne (do produkcji których użyto również części z żelaza), gumaki (wozy kute z ogumionymi kołami).
- rodzaju podwozia na wozy jednołącznikowe z podczepioną rozwarą, jednołącznikowe - rozworowe,
- rodzaju zaprzęgu na wozy jednodyszlowe i dwudyszlowe,
- rodzaju nadwozia na wozy skrzyniowe (kasetowe), drabiniaste (drabiny), platformowe.

Wszystkie rodzaje wozów wyposażone były w przodek wraz z urządzeniami pociągowymi służącymi do kierowania, tył, urządzenia łączące przód z tyłem (łączniki), nadwozie oraz koła.

Wozy używane w Polsce posiadały koła należące do typu promienisto-szprychowych. Składały się one z obodu wyciętego z jednego fragmentu drewna lub też z 5-6 dzwon („zwono”). Wykonywano je głównie z drewna dębowego, leszczyny, jesionu. Obody jednolite łączono skuwką, zaś dzwona spajano ze sobą drewnianymi kołkami, a później żelaznymi sztyftami. Koła obodowe tzw. bose wzmacniano przez nałożenie żelaznej obręczy („ryfa”, „szyna”, „obręcz” „sztaba”). Koła obodowe na dużym obszarze Polski zanikły dopiero na przełomie XIX i XX wieku.

Na początku XX wieku zaczęto stosować koła fabrycznie ogumione na terenach Wielkopolski. Ponieważ były drogie, częściej nakładano na zwykłe obody gumowe pasy. Począwszy od drugiej połowy XX wieku w całej Polsce rozpowszechniły się koła ogumione używane po dziś dzień.

Typy i rodzaje bryczek

Osobną formę transportu wiejskiego stanowiły wozy wyjazdowe zwane bryczkami, które w Polsce rozpowszechniły się w XVIII wieku. Bryczki pod względem wyposażenia niewiele różniły się od wozów wasągowych. Posiadały lżejszą, bardziej skrętną konstrukcję, sprężynowe resory oraz stałą obudowę wiklinową, łozinową lub deskową. Wyposażone były w dwa wyściełane siedzenia, z których przednie było przeznaczone dla powożącego, natomiast tylne, dla podróżników. W Polsce produkowanych było wiele odmian bryczek, a ich kształt był uzależniony od lokalnych warunków i upodobań, zaspakajając różne potrzeby życia codziennego. Tak więc inna była bryczka galicyjska, zbliżona do wozów węgierskich, i mazowiecko - kujawska. Za przykładem Polski bryczka stała się popularna w innych krajach Europy, z cudzoziemska nazywana britschką.

Na początku XX wieku zaczęły się pojawiać bardziej nowoczesne środki pojazdu, tzw. powózki, które nabywali obszarnicy i chłopci bardziej zamożni. Pojazdy te wyposażone były zazwyczaj w koła ogumione i posiadały bardziej estetyczny wygląd. Wyrobem ich zajmowali się już nie kołodzieje wiejscy czy stolarze, lecz zakłady zmechanizowane w większych ośrodkach miejskich.

Formy zaprzęgu

Na Mazowszu do ciągnięcia wozów używano najczęściej koni - jednego lub dwóch, natomiast do pracy w polu używano woły lub krowy. Parę wołów zaprzęgano do narzędzi rolniczych za pomocą jarzma ramowatego (podgarlicowe). Charakteryzuje je obecność „podgardlicy” czyli wtórnego, dodanego drążka głównego. Obie części połączone są ze sobą za pomocą snóz, podobnych do żeberek wewnętrznych i zanóz, odpowiadających żeberkom zewnętrznym. Sposób posługiwania się nim jest wygodny, gdyż woły po wprowadzeniu do jarzma zaprzęga się przez zasunięcie zewnętrznych przetyczek, czyli zanóz. Gdy do zaprzęgu bydłęcego używano jednego wołu, zakładano wówczas „jarzmicę”, czyli połówkę jarzma właściwego. O zastosowaniu w zaprzęgu jarzmicy decydowały najczęściej ubóstwo właściciela, który był zdolny utrzymać tylko jednego wołu, względnie rzadziej rodzaj wykonywanej pracy.

Na przełomie XIX i XX wieku w miarę zastępowania wołów końmi, jarzmo zanika. Przez kilka lat po I wojnie, w czasie drugiej wojny światowej i tuż po jej zakończeniu, przy orce i do transportu z powodu braku koni używano krów. Wtedy wykonywano jarzma wg starych wzorów, tylko trochę mniejsze.

Uprząż końską charakteryzują dwa typy zaprzęgu: w chomonto oraz w szle (półszorki).

Chomonto łącznie z pozostałymi częściami tego typu uprzęży stanowi obok szli jedną z dwóch form zaprzęgu konnego, składa się z symetrycznie modelowanych, łukowato wygiętych części, kleszczyń dopasowanych do szyi konia. Ich końce wiąże się rzemiennymi trokami. Od wewnętrznej strony do kleszczyń przytwierdzona jest skórzana kieszka wypchana słomą lub sierścią, która łagodzi ucisk na kark i łopatki konia.

W chomątach nie rozpinanych tak zwanych „krakowskich”, „śląskich” lub „rzeszowskich” końce kleszczyń są spojone na stałe zarówno u góry jak i u dołu. W rozpinanych chomontach

tak zwanych „prostych”, „ruskich”, „podlaskich” koniec kleszczyn łączy się na stałe tylko u góry, dolne końce łączy się dopiero po założeniu i spina je na piersi konia wiążąc rzemiennym trokiem.

Zapręg w chomonto charakteryzuje się tym, że znacznie lepiej niż zapręg w szle pozwala wykorzystywać siły pociągowe koni do transportu ciężkich ładunków, a zwłaszcza pod górę.

Drugą obok chomonta formą uprzęży są szle. Zarówno proste, parciane jak również ulepszone, skórzane „półszorki” składają się z dwóch podstawowych części: napierśnika oraz nakarcznika.

Różnica między odmianą ulepszoną, a już prawie zanikłą odmianą prymitywną polega na większych wymiarach napierśnika, lepszym wykończeniu wyłącznie skórzanej uprzęży oraz wprowadzeniu dodatkowych części: pasków łączących nakarczek z napierśnikiem i regulujących położenie pasów piersiowych, nagrzbielnika łącznie z podbrzusznikiem, naszelnika piersiowego lub piersiowo-karkowego oraz podogonia.

Wadą uprzęży szorowej jest nadmierny ucisk na pierś konia u nasady szyi przez co utrudniony jest oddech konia oraz ograniczona swoboda ruchu łopatek.

Zarówno uprzęż w chomonto jak i w szle możemy stosować w zaprzęgu jednokonnym z jednym dyszlem lub dwoma dyszlami oraz w dwukonnym z jednym dyszlem.

Obie formy zaprzęgu stosowane są do dnia dzisiejszego.

MATERIAŁY UZUPEŁNIAJĄCE.

Podpisy eksponatów:

WÓZEK RĘCZNY - dwukołowy wózek platformowy z dwoma dyszłkami, połączonymi z przodu poprzeczką. Boczne ściany konstrukcji drabiniastej. Koła promienisto-szprychowe z okuciami i obręczami roboty kowalskiej, osadzone na drewnianej osi. Wózki ręczne służyły do przewozu niewielkich ilości plonów z pól oraz transportowania różnych ciężarów w obrębie wsi, a niekiedy towarów na sprzedaż do miasta. Tego typu wózki były w użyciu do połowy XX wieku.

WŁÓK - wykonany z samorodnie rozwidlonych konarów sosnowych w kształcie litery V, przy końcach ramion przybite dwie poprzeczne deski. Pierwowzorem takich włóków są po prostu dwa drzewka, ścięte z koroną i liśćmi, albo dwa mniej lub więcej gładkie drążki, do których zaprzęga się konia jak do hołobli. Służą do przewożenia kamieni, narzędzi rolniczych: pługa, płużycy i sochy na pole. Włók używany był w gospodarstwie do połowy XX wieku.

SANIE ROBOCZE - pojedyncze sanie konstrukcji drewnianej, wzmocnione żelaznymi okuciami, z platformą do transportowania drzewa, kamieni, nawozu, siana. Części drewniane często wykonywali sami gospodarze, elementy żelazne wykonywał kowal. Typ sań powszechnie spotykany na terenie Mazowsza do drugiej połowy XX wieku.

SANIE ROBOCZE - dwuczęściowe sanie, konstrukcji drewnianej tzw. "zajdy", z metalowymi okuciami roboty kowalskiej. Powstały przez połączenie dwóch par sań przy pomocy łańcucha związanego na krzyż. Wykorzystywane do transportu większych i cięższych ładunków. Dla zwiększenia powierzchni transportowej stosuje się różnego rodzaju deski, drabiny i kłonice. Typ i forma sań tradycyjna powszechnie stosowana na Mazowszu do lat 60 XX wieku.

SANIE WYJAZDOWE - pudełko pełne, okute, przód z łukowaty wygięty, ścianki boczne z półokrągłymi wycięciami do wsiadania. Sanie zimowe, typ i forma powszechnie występująca na Mazowszu północno-zachodnim do połowy XX wieku.

SANIE WYJAZDOWE - pudełko pełne - okute, pomalowane na olejno w kolorze jasnego orzecha dekorowane czarnym konturem przy krawędziach i dwoma rombami na bokach . Sanie zimowe powszechnie występujące na Mazowszu około połowy XX wieku.

WÓZ - wóz żelazny w „drabiach” z łączeniem rozworowym, roboty kowalsko-kołodziejskiej. Dwie pary drewnianych szprychowych kół z drewnianymi piastami okute żelaznymi obręczami. Nadwozie składa się ze spodu i dwu burt - „drabi” wykonanych z dwubelkowej ramy „mieczy” z poprzecznymi cienkimi szczelkami - „szprosami”. Drabiny wsparte na kłonicach i wzmocnione luśniami z nalustkami. Wóz używany do zwożenia snopów, słomy, siana z pola. Wóz drabiniasty mógł służyć również do celów wyjazdowych, w tym celu między drabie wkładano kosze plecione z wikliny. Forma tradycyjna występująca powszechnie na terenie Mazowsza do lat 50-tych i później.

WÓZ - żelazny w drabiach, łączony rozwarą. Koła szprychowe, dębowe okute żelaznymi obręczami. Drabiny z żerdzi sosnowych ze szczelkami dębowymi (skrajne - z prętów stalowych). Dennica z dwu długich desek zaopatrzona w boczne haki z płaskowników. Luśnie z patyków dębowych z okuciem kowalskim.

WÓZ - żelazny roboty kołodziejskiej, skrzyniowy. Dwie pary drewnianych, okutych kół (przednie nieco niższe) połączone, żelaznymi osiami z drewnianymi futeroškami. Skrzynia pełna wykonana z desek, o rozchylających się bokach. Przodek zakończony okutą sztelwągą. Wóz używany do celów gospodarczych. Forma tradycyjna, spotykana powszechnie na terenie Mazowsza do lat 50-tych, później wyparta przez wozy na "gumowych kołach".

BRYCZKA - wyjazdowy pojazd otwarty na lekkich drewnianych kołach resorowany 2 eliptyczne z tyłu i 1 poprzeczny z przodu. Drewniane pudełko na płaskim dnie z tapicerowaną ławeczką z przodu dla woźnicy i zabudowanym siedziskiem z oparciem z tyłu. Forma bryczki tradycyjna, spotykana powszechnie na Mazowszu w okresie międzywojennym i w pierwszych latach powojennych.

1118 Wolant - wyrób stelmarsko-kowalski, pudełko z drewna jesionowego, na 4 eliptycznych resorach, koła drewniane okute żelaznymi obręczami. Skręt półkolisty, sworzniowy. Siedziska tapicerowane szarozielonym pluszem, tylne siedzenie z poziomą listwą oparcia wspartą na czterech prętach i niskimi poręczami. Podłoga półkolista, błotniki drewniane, gięte z ażurowym stopniem.

1157 Bryczka - pojazd wyjazdowy, pudełko z drewna jesionowego osadzone profilowane, na drewnianych okutych kołach. Bryczka resorowana na 4 eliptycznych resorach piórowych. Skręt półkolisty, sworzniowy. Siedziska tapicerowane , na koźle poduszka otoczona niską żelazną poręczą , tylne siedzenie obniżone z drucianymi niskimi poręczami i podłokietnikami. Błotniki drewniane, gięte z ażurowym stopniem.

6120 Bryczka - pojazd wyjazdowy, pudełko z drewna jesionowego osadzone na drewnianych kołach z gumowymi opaskami. Bryczka na 4 eliptycznych resorach piórowych. Z przodu półkolisty, sworzniowy kierownik. Siedziska tapicerowane obite czarną skórą, na koźle poduszka otoczona niską żelazną poręczą , z tyłu mała ławeczka dla dzieci. Tylne siedzenie obniżone z opuszczaną skórzaną budą . Błotniki drewniane, gięte z metalowym stopniem, z tyłu półeczka na bagaż.

7666 Bryczka - wyrób stelmarsko- kowalski. Drewniane profilowane pudełko, na 4 eliptycznych resorach. Z przodu półkolisty, sworzniowy kierownik. Przednie siedzenie - woźnicy podwyższone, tapicerowane skórą. Z tyłu siedzenie drewniane z drucianymi poręczami.

7734 Bryczka, wolant - pojazd wyjazdowy, pudełko z drewna jesionowego osadzone na drewnianych okutych kołach, resorowany. Z tyłu 2 eliptyczne resory piórowe, z przodu 1 resor poprzeczny. Skręt rozworowy, drewniany. Siedziska tapicerowane, na koźle poduszka otoczona niską żelazną poręczą, tylne siedzenie z poziomą listwą oparcia wspartą na czterech prętach i niskimi poręczami. Błotniki drewniane, gięte z ażurowym stopniem.

9826 Bryczka - pojazd roboty stelmarsko-kowalskie w kolorze drewna, odkryty, osadzony na 4 eliptycznych resorach i drewnianych kołach okutych żelaznymi opaskami. Na przedniej osi półkolisty kierownik, sworzniowy. Siedziska tapicerowane, z przodu kozioł podwyższony z drucianymi oparciami. Tylne siedzenie drewniane z drucianymi poręczami i wyściełanymi podłokietnikami. Błotniki gięte drewniane, z tyłu półeczka na bagaż.

16077 - Bryczka - wyrób kowalski z drewna jesionowego, osadzony na 4 eliptycznych resorach. Skręt sworzniowy, koła z drewnianymi szprychami i gumowymi opaskami. Siedziska tapicerowane, kozioł - przednie siedzisko otoczony niską galeryjką, z tyłu z niską ławeczką. Tylne siedzisko z poziomą listwą oparcia wspartą na czterech prętach i niskimi poręczami. Błotniki drewniane, gięte z ażurowym stopniem.

JARZMO NA KROWY - typu ramowatego, podwójne charakteryzuje je obecność podgarlicy, tj. wtórnego dodanego drążka, równoległego do drążka głównego. Obie te części są połączone ze sobą za pomocą 2 „snóz” i 2 „zanóz”, odpowiadającym żeberkom wewnętrznym. Z pomocą jarzma zaprzęgano krowy do wozów i narzędzi rolniczych. Tego typu zaprzęgi spotykane były jeszcze po II wojnie światowej.

JARZMICE - jarzma na pojedyncze woły. Są to zwykle połówki panujących w danej okolicy jarzm podwójnych. Występowały również jarzmice odmienne, główną ich część stanowił gruby kabłąk, zakładany na kark przed kłębem.

JARZEMKO - rodzaj uprzęży dla krowy, składa się z dwóch pałkowatych kawałków drewna, kleszczy połączonych żelazną śrubą. W połowie długości kleszczy wbite są dwie żelazne klamry połączone z łańcuchami.

CHOMONTO - uprzęż końska, składa się z dwóch części: drewnianych kleszczy, sporządzonych z dwóch związanych ze sobą połówek, zwykle przedziurawionych po środku dla przyjęcia postronków lub tzw. uszów i z owalnej, wypchanej słomą, poduszki w kształcie grubej obroży, umieszczanej pod kleszczami, by nie uwierały konia. Chomąta takie są szeroko rozpowszechnione i używane po dziś dzień.

DUGA - stosuje się ją razem z chomątem, przy czym pośredniczy ona przy sprzęganiu końców hołobli z rzemiennymi pętłami, czyli tzw. uchami chomąta, a dzięki swej prężności znakomicie wzmacnia i uodpornia to sprzęgnięcie (wschodnie Mazowsze i północno-wschodnie kresy Polski). Składa się ze zwykłego obłego, dość cienkiego drążka, stosunkowo niezbyt wygiętego. Według objaśnień ludu mieszkańcy piaszczystych okolic dlatego chętniej używają dugy, ponieważ zaprzęgniętemu w nią koniowi łatwiej jest ciągnąć wóz po piasku niż koniowi zaprzęgniętemu w szle.

PÓLSZOREK – uprząż szorowa, dla koni składająca się z dwóch podstawowych części: napierśnika i nakarczka. Występuje w dwóch odmianach: szle prymitywne – parciane i szle ulepszone – skórzane. Forma uprząży stosowana do dnia dzisiejszego na terenach nizinnych.

Fotografie (powiększone) przedstawiające:

- osoba niosąca chrust lub słomę w płachcie,
- osoba niosąca słomę w pętli,
- postać z nosidłami niosąca drewniane wiadra,
- postać z blaszanymi wiadrami w rękach,
- postać z workiem na plecach,
- postać z kipą i koszykami do ziemniaków,
- postać niosąca opałkę,
- postać z węzełkiem zawieszonym na kiju,
- postać ciągnąca wózek,
- transport narzędzi rolniczych za pomocą włoka,
- sanie robocze pojedyncze z sianem lub słomą,
- sanie zajdy; transport w skrzyni,
- wóz drabiniasty; transport zboża w snopach,
- krowy w jarzmach; zaprzęg w krowy,
- zaprzęg konny w chomonto (wóz),
- zaprzęg konny w szle (bryczka),
- zaprzęg w chomąto z dugą,
- zaprzęg w szle (półszorki),

KATALOG EKSPONATÓW

10860 Wózek drabiniasty, dwukołowy z dwoma dyszołkami. Okres wykonania druga połowa XX w. Gm. Zbuczyn Poduchowny, wieś Krzesk-Królowa Niwa, Mazowsze Siedleckie.

2393 Włók – smyk, wykonany z samorodnie rozwidlonych konarów. Okres wykonania około połowy XX w. Gm. Rościszewo, wieś Ostrowy, Mazowsze Płockie

3795 Sanie pojedyncze – robocze wykonane z drewna dębowego, okute. Okres wyk. I połowa XX w. Gm. Działdowo, wieś Kurki, Mazowsze Siedleckie.

1154 Sanie - pudełko pełne, okute, osadzone na płozach. Okres wykonania 1930r. Borkowo Kościelne, gm. Sierpc, pow. sierpecki, Mazowsze Płockie

9770 Sanie wyjazdowe - zdobione rombami i malowane farbą olejną. Okres wykonania ok. poł. XX w. Chrapoń, Gm. Lutocin, pow. żuromiński, Mazowsze.

15393 Wóz pełny na zajdach dębowych, okucia stalowe roboty kowalskiej, skrzynia wozu konstrukcji sponowej z desek sosnowych. Okres wykonania połowa XX w. Niechłonin, gm. Płońska, pow. działdowski, Mazowsze.

10116 Wóz drabiniasty na żelaznych kołach, osie połączone rozwarą. Okres wykonania początek XX w. Lucień, gm. Gostynin, pow. Gostynin, Mazowsze

15394 Wóz drabiniasty na żelaznych kołach, osie połączone rozwarą. Okres wykonania połowa XX w. Niechłonin, gm. Płońska, pow. działdowski, Mazowsze

979 Bryczka - pudełko na płaskim dnie z drewna jesionowego, osadzone na 3 resorach, koła drewniane, okute. Siedziska i oparcie tapicerowane pluszem. Okres wykonania lata 30 XX w. Lisewo Duże, gm. Gozdowo, pow. sierpecki, Mazowsze Płockie.

1118 Wolant - wyrób stelmarsko-kowalski pudełko z drewna jesionowego, osadzone na 4 eliptycznych resorach, siedziska tapicerowane, obite pluszem. Czas wykonania 1947r. Gołuszyn, gm. Biezuń, Mazowsze Północne.

1157 Wolant - pudełko z drewna jesionowego, osadzone na 4 eliptycznych resorach, siedziska tapicerowane. Okres wykonania ok. 1930r. Sierpc, pow. sierpecki, Mazowsze Płockie.

6120 Bryczka z podnoszoną skórzaną budą, pudełko z drewna jesionowego, resorowane, osadzone na gumowanych kołach. Okres wykonania 1930r. Sierpc, pow. sierpecki, Mazowsze Płockie

7666 Bryczka - wyrób stelmarsko-kowalski, resorowany (brak kół). Drewniane pudełko w brudnym kolorze, z tapicerowaną skórzaną ławeczką z przodu i zabudowanym siedziskiem z tyłu. Okres wykonania I poł. XX w. Rzeszotary -Pszczele; gm. Rościszewo, pow. sierpecki, Mazowsze

7734 Bryczka- wyrób stelmarsko-kowalski z drewna jesionowego, osadzony na trzech resorach z drewnianymi okutymi kołami. Siedziska na jednakowym poziomie tapicerowane. Okres wykonania; 1930r. Wyk. Nadratowski Krzysztof , Stare Nadratowo, gm. Żuromin, Mazowsze

9826 Bryczka - osadzona na 4 eliptycznych resorach z drewnianymi okutymi kołami, siedziska tapicerowane w kolorze bordowym. Okres wykonania I poł. XX w. Pochodzenie; Szoniec, gm. Lutocin, pow. żuromiński, Mazowsze

16077 Bryczka osadzona na 4 eliptycznych resorach, koła drewniane z gumowymi opaskami, siedziska tapicerowane. Okres wykonania połowa XXw. Lachówek, gm. Baboszewo, pow. płoński, Mazowsze

3241 Chomonto krakowskie - uprzęż końska. Okres wykonania 1915r. Gm. Wyszogród, wieś Rębowo, Mazowsze Płockie

3242 Chomonto krakowskie - uprzęż końska. Okres wykonania 1915r. Gm. Wyszogród, wieś Rębowo, Mazowsze płockie.

2902 Szory - uprzęż końska. Okres wykonania 1920r. Gm. Sierpc, wieś Kwaśno, Mazowsze Płockie

BN Para szorów - uprzęż końska, komplet ozdobny. Okres wykonania początek drugiej połowy XX wieku.

1122 Jarzemko dla krów - uprzęż do zaprzęgu w krowy. Okres wykonania 1935-39r. Gm. Lutocin, wieś Głęboka, Ziemia Zawkrzeńska.

1123 Jarzmo ramowate, podwójne - uprzęż do zaprzęgu w krowy. Okres wykonania 1973r. (rekonstrukcja). Gm. Lutocin, wieś Głęboka, Ziemia Zawkrzeńska.

II. ZAŁOŻENIA I WYTYCZNE MERYTORYCZNE

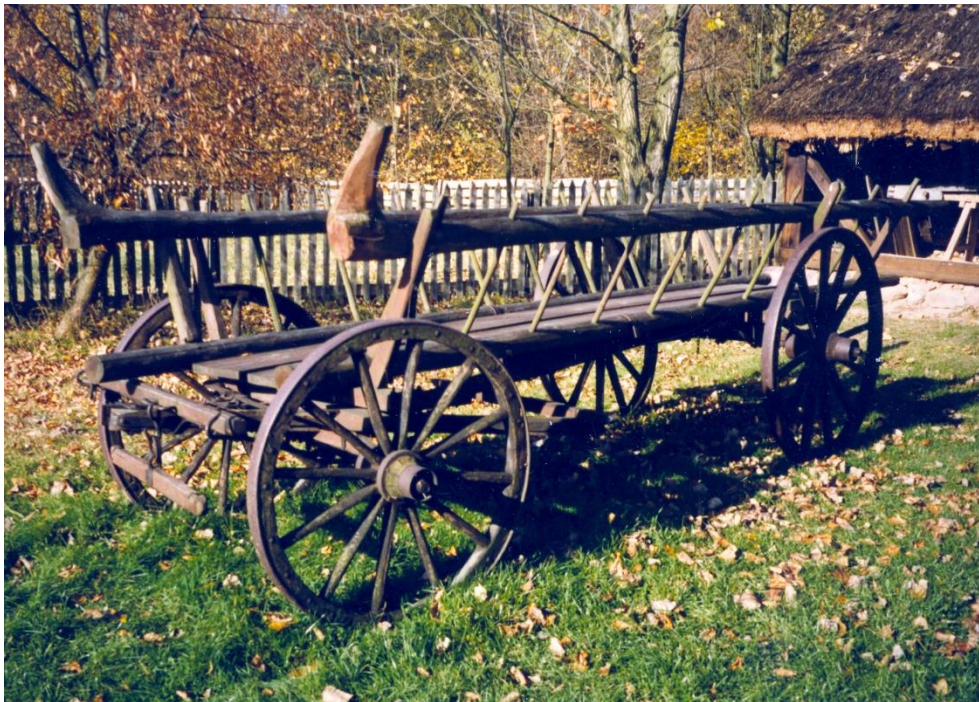
- Wystawa „Dawny transport wiejski” będzie wystawą stałą zlokalizowaną w zrekonstruowanej stodole wchodzącej w skład zagrody z Rzeszotar Zawad, tym samym tworzy jednolitą całość narracyjną z całością terenu ekspozycyjnego tj. wsi mazowieckiej z przełomu wieków XIX i XX.
 - Dokładne informacje o budynku znajdują się w **załączniku nr 4**
- Wystawa stała ma pełnić rolę edukacyjną, prezentującą różnorodność i rozwój środków transportu używanych powszechnie na mazowieckiej wsi w XIX i XX wieku.
- Wystawa ma pozostawać z pozostałą częścią ekspozycji mieszczącej się we wnętrzach chałup i budynków gospodarczych w jednakowej relacji wizualnej, komunikowanej za pośrednictwem pewnej ilości wspólnych środków plastycznych, wśród których mogą znaleźć się: identyfikacja wizualna wystawy oparta o identyfikację wizualną instytucji.
- Budynek ekspozycyjny ma być dostępny zarówno dla indywidualnych odwiedzających, jak i dla grup zorganizowanych (zwiedzających z przewodnikiem). Ekspozycja ma mieć formę na ile to możliwe otwartą, umożliwiającą swobodny ruch odwiedzających. Projektowane przestrzenne rozwiązania scenograficzne muszą pełnić rolę służebną, wobec tego założenia i nie mogą tarasować ciągów komunikacyjnych w obrębie wystawy. Ponadto projekt musi zakładać najpełniejszą w ramach możliwości dostępność architektoniczną dla osób ze szczególnymi potrzebami.
- Głównymi obiektami prezentowanymi na ekspozycji będą wózki, włóki, wozy drewniane, sanie, bryczki, uprzęże końskie.
 - Przykładowe eksponaty znajdują się w **załączniku nr 3**.
- Wytyczne konserwatorskie znajdują się w **załączniku nr 5**.
- Aranżacja powinna maksymalnie wykorzystać przestrzeń ekspozycyjną budynku, w tym sufit (np. elementy podwieszane pod sufitem)
- Uwaga odwiedzającego ma być skupiona na treściach komunikowanych za pośrednictwem wystawy – nie zaś na scenografii ekspozycji. Z tego powodu:
 - Środki narracyjne zastosowane w konstruowaniu wystawy mają być oszczędne, minimalistyczne, wyważone.
 - Kolorystyka wystawy powinna być naturalna, rustykalna, przede wszystkim kolory ziemi, przywołujące naturalność i związek przedmiotu z funkcją, mile widziane przełamanie żywym akcentem kolorystycznym
 - Materiały, z których powinna zostać skonstruowana wystawa powinny być głównie pochodzenia naturalnego
- Nie przewidujemy użycia telewizorów, tabletów, ekranów interaktywnych, ani innych multimediiów
- Zakładamy atrakcyjne maskowanie przewodów z mediami (zgodnie z obowiązującymi przepisami)
- Zakładamy opracowanie przez projektanta odpowiedniego oświetlenia przestrzeni ekspozycyjnej oraz eksponatów
- Przewidujemy edukację interaktywną, sensoryczną, dostępne materiały edukacyjne towarzyszące
- Naczelną zasadą jest projektowanie uniwersalne. Wszelkie materiały informacyjne, drukowane muszą być napisane językiem prostym i zrozumiałym, a zastosowany font czytelny i odpowiedniej wielkości, z zastosowaniem odpowiedniego kontrastu z kolorem tła (ze zwróceniem szczególnej uwagi na osoby z niepełnosprawnością

wzroku) oraz rozplanowanie tablic informacyjnych/ opisów obiektów musi znajdować się na odpowiedniej wysokości (dostosowanej także dla osób poruszających się na wózkach).

- o Zgodność użytych środków z WCAG 2.1
- o Mile widziane inne formy udostępnienia treści ekspozycji (np. tyflografiki eksponatów, modele eksponatów, opisy w alfabecie Braille'a, itd.)

III. PRZYKŁADOWE EKSPONATY

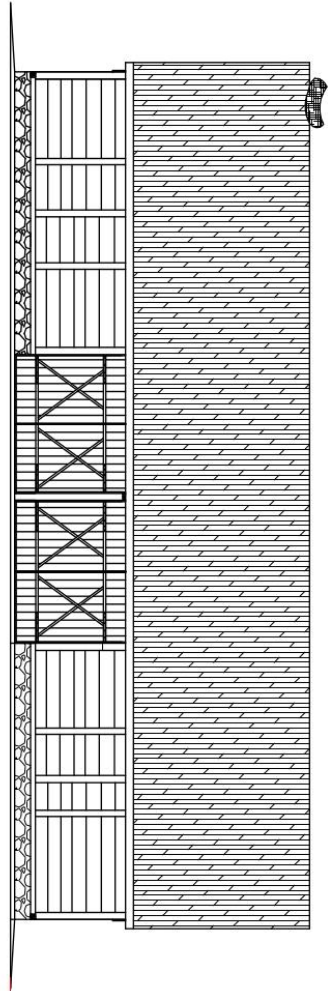






IV. Rzut, przekrój, plan budynku





Ime objekta:
 AUSTRIJA, NOVA LACOMONICA I, SERPUCU
 DR. 2020, SERPUC U, NARODNOGA BA
 BRNO PROSTORNI I IZGLEDNI
 PROJEKT ZA
 IMENO STRANA
 PROJEKCIJSKI STROJCI IZ ZONAMA

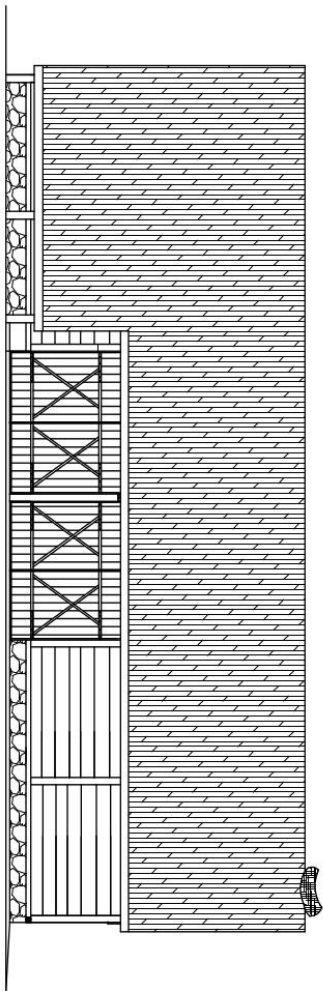
Ime arhitektura:
 DR. 2020, SERPUC U, NARODNOGA BA
 BRNO PROSTORNI I IZGLEDNI
 PROJEKT ZA
 IMENO STRANA
 PROJEKCIJSKI STROJCI IZ ZONAMA

Ime arhitektura:
 DR. 2020, SERPUC U, NARODNOGA BA
 BRNO PROSTORNI I IZGLEDNI
 PROJEKT ZA
 IMENO STRANA
 PROJEKCIJSKI STROJCI IZ ZONAMA

Ime objekta:
 AUSTRIJA, NOVA LACOMONICA I, SERPUCU
 DR. 2020, SERPUC U, NARODNOGA BA
 BRNO PROSTORNI I IZGLEDNI
 PROJEKT ZA
 IMENO STRANA
 PROJEKCIJSKI STROJCI IZ ZONAMA

Ime arhitektura:
 DR. 2020, SERPUC U, NARODNOGA BA
 BRNO PROSTORNI I IZGLEDNI
 PROJEKT ZA
 IMENO STRANA
 PROJEKCIJSKI STROJCI IZ ZONAMA

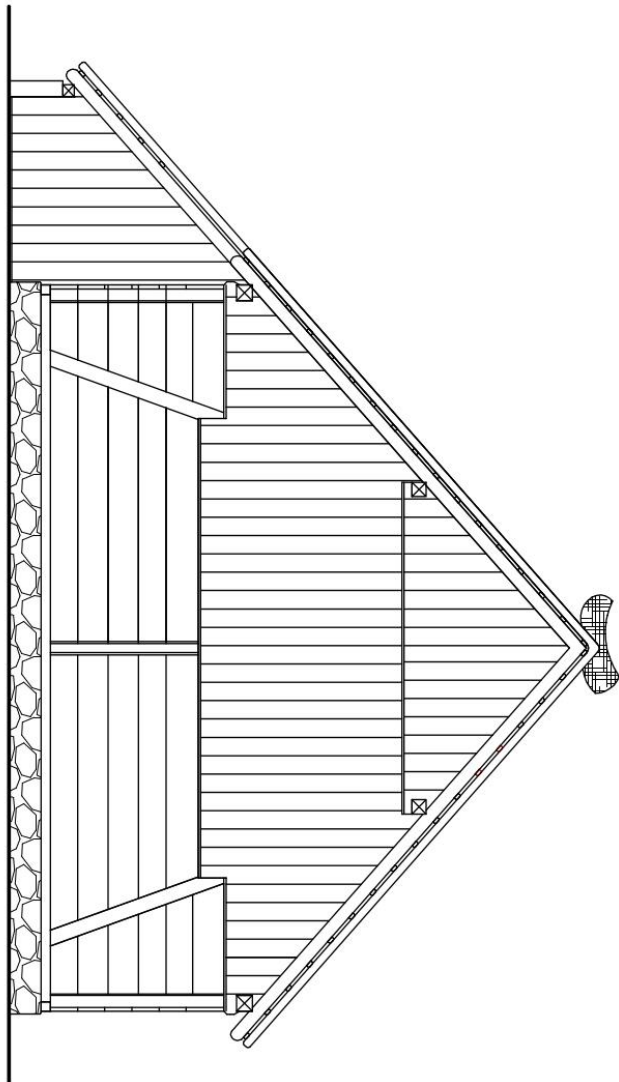
Ime arhitektura:
 DR. 2020, SERPUC U, NARODNOGA BA
 BRNO PROSTORNI I IZGLEDNI
 PROJEKT ZA
 IMENO STRANA
 PROJEKCIJSKI STROJCI IZ ZONAMA



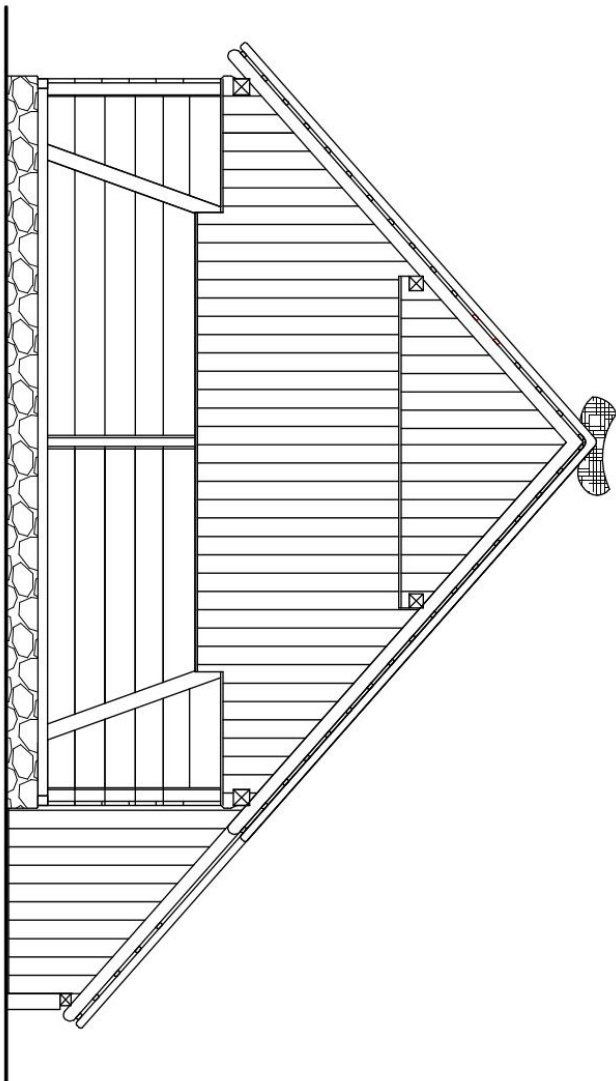
Ime objekta:
 AUSTRIJA, NOVA LACOMONICA I, SERPUCU
 DR. 2020, SERPUC U, NARODNOGA BA
 BRNO PROSTORNI I IZGLEDNI
 PROJEKT ZA
 IMENO STRANA
 PROJEKCIJSKI STROJCI IZ ZONAMA

Ime arhitektura:
 DR. 2020, SERPUC U, NARODNOGA BA
 BRNO PROSTORNI I IZGLEDNI
 PROJEKT ZA
 IMENO STRANA
 PROJEKCIJSKI STROJCI IZ ZONAMA

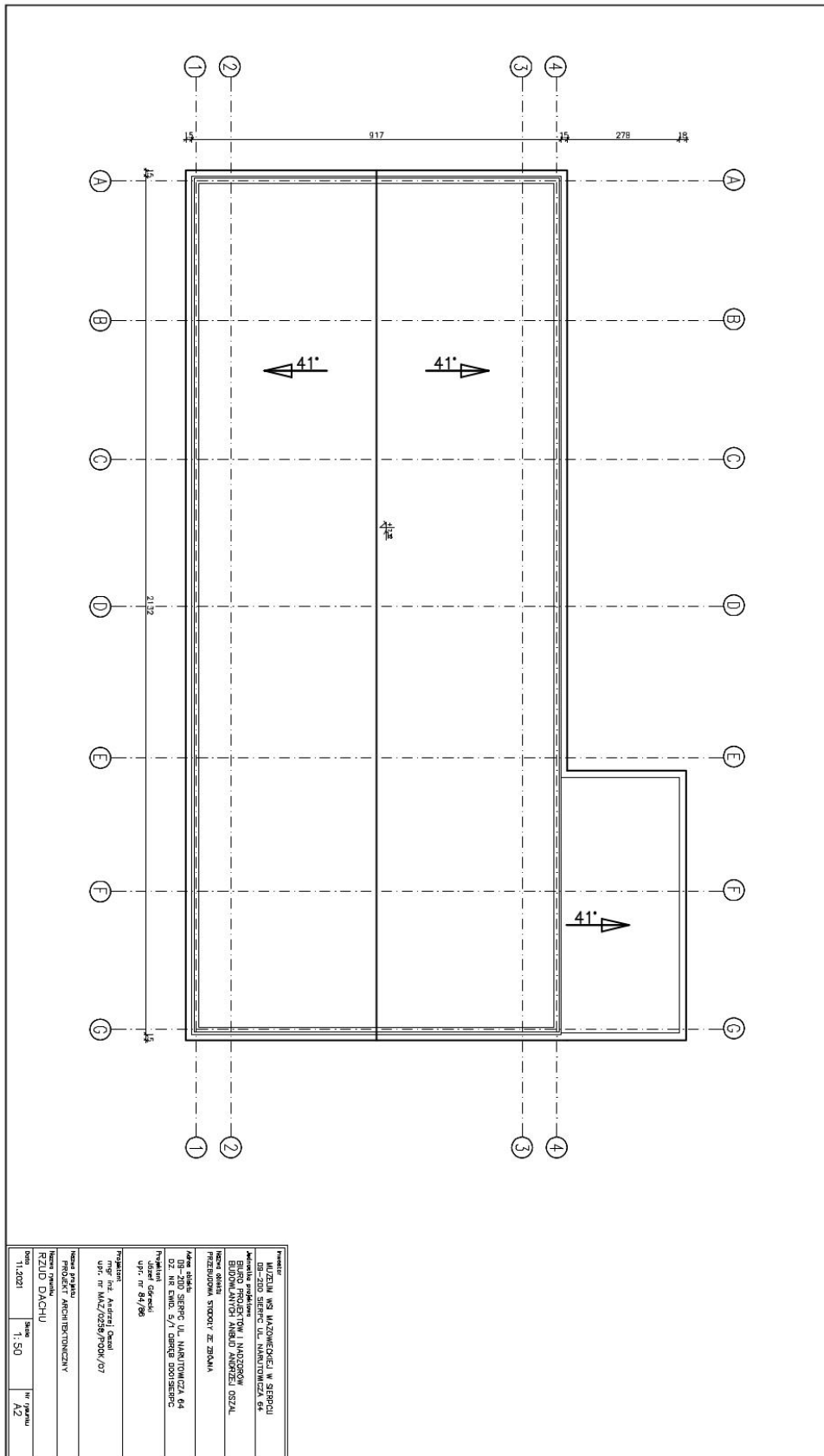
Ime arhitektura:
 DR. 2020, SERPUC U, NARODNOGA BA
 BRNO PROSTORNI I IZGLEDNI
 PROJEKT ZA
 IMENO STRANA
 PROJEKCIJSKI STROJCI IZ ZONAMA



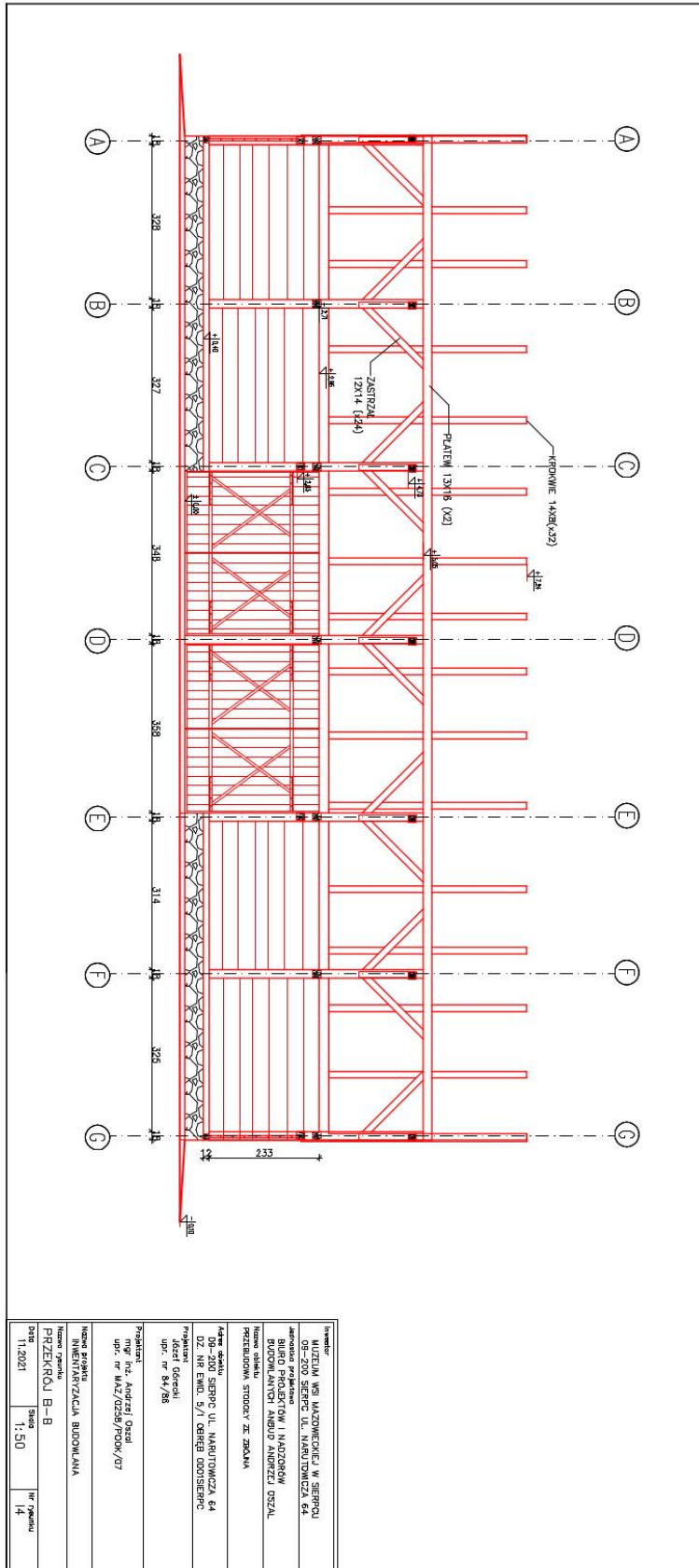
Investor		
MUZEUM WSI MAZOWIECKIEJ W SIERPCU 09-200 SIERPC UL. NARUTOWICZA 64		
Jednostka projektowa		
BIURO PROJEKTÓW I NADZORÓW BUDOWLANYCH ANBUD ANDRZEJ OSZAL		
Nazwa obiektu		
PRZEBUDOWA STODOły ZE ZBĄJNA		
Adres obiektu		
09-200 SIERPC UL. NARUTOWICZA 64 DZ. NR. EWD. 5/1 OBRĘB 0001SIERPC		
Projektant		
Józef Górecki upr. nr 84/86		
Projektant		
mgr inż. Andrzej Oszał upr. nr MAZ/0258/POOk/07		
Nazwa projektu		
PROJEKT ARCHITEKTONICZNY		
Nazwa rysunku		
ELEWACJA BOCZNA PRAWA		
Data	Skala	Nr rysunku
11.2021	1:50	A5



Investor		
MUZEUM WSI MAZOWIECKIEJ W SIERPCCU 09-200 SIERPCC UL. NARUTOWICZA 64		
Jednostka projektowa		
BIURO PROJEKTÓW I NADZORÓW BUDOWLANYCH ANBUD ANDRZEJ OSZAL PRZEBUDOWA STODOŁY ZE ZBĄJNA		
Nazwa obiektu		
09-200 SIERPCC UL. NARUTOWICZA 64 DZ. NR. EWD. 5/1 OBRĘB 0001SIERPCC		
Projektant		
Józef Górecki upr. nr 84/86		
Projektant		
mgr inż. Andrzej Oszał upr. nr MAZ/0258/POOk/07		
Nazwa projektu		
PROJEKT ARCHITEKTONICZNY		
Nazwa rysunku		
ELEWACJA BOCZNA LEWA		
Data	Skala	Nr rysunku
11.2021	1:50	A4



Projekt: WZWIĘZI WSŁ MACKOWIECIELI W SZPICI DR-200 SIERPC UL. KANTOWICZA 64 BUDOWLANIOWI ANIBALD ANTONI OSZAL Nazwa obiektu PRZEPROJEKTOWANIE ZE ZBIORAKA		
Adres obiektu DR-200 SIERPC UL. KANTOWICZA 64 DZ. KAT. STROJ. 5/1. BRAMA SPOWISZCZANIC Projekt obiektu upr. nr 84/98		
Projektant mgr inż. Andrzej Oszał upr. nr MAZ/0258/PDM/07		
Nazwa projektu RZUD DACHU		
Nazwa obiektu PRZEPROJEKTOWANIE ZE ZBIORAKA		
Data 11.2021	Skala 1:50	Nr projektu AZ



Wzrostki:		
MIECIEŃ WSII MAZOWIECKIEJ W SIERPCU		
09-200 SIERPAC UL. NARUTOWICZA 64		
Adresacja projektowa		
BUDOWA PRZEKROJU I NADBUDOWY		
BUDOWY WSK. NADBUD. STAL.		
PRZEBUDOWA STODOLY ZE ŻELAZA		
Nazwa obiektu		
PRZEBUDOWA STODOLY ZE ŻELAZA		
Adm. obiektu:		
MIECIEŃ WSII MAZOWIECKIEJ W SIERPCU		
DZ. NR EWID. 5/1 OBRĘB 0001SIERPC		
Projektant		
mgr inż. Andrzej Orszel		
upr. nr MAZ/GZSB/PODK/07		
Projektant		
mgr inż. Andrzej Orszel		
upr. nr MAZ/GZSB/PODK/07		
Nazwa projektu		
PRZEBUDOWA STODOLY ZE ŻELAZA		
Nazwa wykonawcy		
PRZECIENIOWA BUDOWLANA		
Przebieg		
PRZECIENIOWA BUDOWLANA		
Data		
11.2021		
Skala		
1:50		
Nr rysunku		
14		

V. Wytyczne konserwatorskie

WARUNKI PRZECHOWYWANIA I EKSPOZYCJI W MUZEUM WSI MAZOWIECKIEJ W SIERPCU

Materiał	Temperatura T (°C)	Wilgotność względna RH (%)	Natężenie światła (lux)
Obrazy olejne	18-20	55±5	do 200
Drewno (obrazy, rzeźba)		55±5	do 200
Papier (ryciny, rysunki)		50±5	do 50
Materiały fotograficzne		50±5	do 50
Gips		do 50	300-500
Kamień		do 50	300-500
Metal		do 45	300-500
Szkle		50	300-500
Ceramika		do 50	300-500
Tkanina		50±5	do 50
Skóra		55±5	do 200
Emalia		40-50	do 200
Jedwab		50±5	do 50

Zalecenia konserwatorskie:

Dopuszczalne dobowe wahania temperatury +/- 1 C

Dopuszczalne dobowe wahania wilgotności względnej +/- 5 C

Sposób ekspozycji powinny spełniać następujące warunki:

- podczas montażu oraz demontażu wystawy obiekt powinien być zabezpieczony przed uszkodzeniem
- podczas ekspozycji zapewnić obiektom stabilne warunki klimatyczne (temperatura, wilgotność względna)
- ochrona obiektów przed bezpośrednim działaniem światła słonecznego
- źródła światła nie powinny emitować szkodliwego promieniowania lub powinno się zakładać na oprawy oświetleniowe filtry UV i IR. Zalecane są żarówki

z oznaczeniem: UV STOP. Należy unikać zbyt wysokich poziomów natężenia oświetlenia.

- gabloty o swobodnym dostępie dla pracowników
- możliwość zainstalowania w gablotach termohigrometrów umożliwiających odczyt i rejestrację wartości T i RH