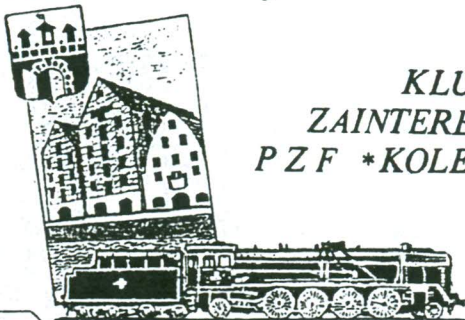


POLSKI ZWIĄZEK FILATELISTÓW
ZARZĄD OKRĘGU W BYDGOSZCZY

Ilustrowany Biuletyn Tematyczny



KLUB
ZAINTERESOWAŃ
P Z F *KOLEJNICTWO*

15

1
marzec
1992

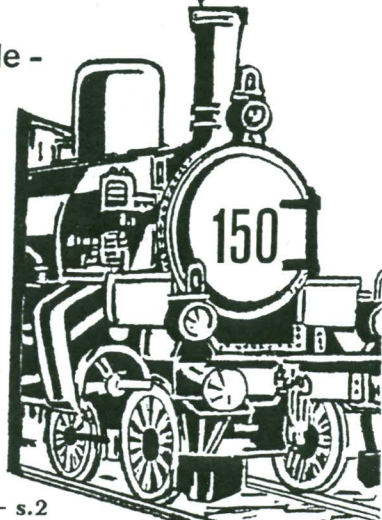
ROK
V

POMORSKO - KUJAWSKA
SEKCCJA REGIONALNA

• PISMO FILATELISTÓW TEMATYKÓW KOMUNIKACJI SZYNOWEJ •

KOLEJ 1842 a SPRAWA 1992 POLSKA

Na początku XIX wieku, kiedy wynale-
ziono kolej żelazną — Polski nie było na
mapie Europy. Do dziś więc niewiadomo,
jak najtrafniej określać jubileusze: 150 lat
kolei — „w Polsce”? — „polskich”? czy
— „na ziemiach polskich”? W przypadku
linii Wrocław — Oława, sprawę komplikuje
dodatkowy problem: czy ziemie polskie
to także te, które były podówczas pod
legalną, prawie 600 — letnią administra-
cją zgermanizowanych księstw i Prus? cd — s.2



KRYSTIAN ŻURAWSKI

KOLEJ A SPRAWA POLSKA

Zanim spróbujemy odpowiedzieć na tak postawione pytanie, przypomnijmy najważniejsze fakty z nieodległej historii Polski.

Jak powszechnie wiadomo, w wyniku trzeciego i ostatniego rozbioru w roku 1795, państwo polskie w sensie politycznym przestało istnieć. Ziemie Rzeczypospolitej znalazły się pod administracją Prus, Rosji i Austrii. Uruchomienie pierwszych linii kolejowych pod poszczególnymi zaboremi przedstawiało się następująco;

- 14 czerwca 1845 - Warszawa - Grodzisk
ZABÓR ROSYJSKI
- 13 października 1847 - Kraków - Mysłowice
ZABÓR AUSTRIACKI
- 10 sierpnia 1848 - Krzyż - Poznań
ZABÓR PRUSKI

Ta ostatnia informacja nie jest pomyłką! Pierwszy pociąg na ziemiach polskich pod zaborem pruskim pojawił się w Poznaniu w 1848 roku. Co zatem z linią Wrocław - Oława otwartą 21 maja 1842 roku? Cofnijmy się w czasie o blisko 750 lat! Wtedy to właśnie - na początku XIII wieku, państwo polskie utraciło ziemie Dolnego Śląska. Proces odłączania się poszczególnych księstw od Korony Polskiej miał charakter ewolucyjny i zapoczątkowany został przez dużą falę osadnictwa niemieckiego na tereny Dolnego Śląska. Wraz z przybyłymi przywędrowało prawo niemieckie, obyczaje, kultura a przede wszystkim nastąpiła silna ekspansja gospodarcza, oparta o powiązania handlowe z zachodnią Europą. W ten sposób, konsekwentnie następował proces dobrowolnego zniemczania i odłączania się poszczególnych księstw od państwa polskiego, które na początku tysiąclecia przynależały do Korony Polskiej. Jak więc widzimy, prężność i ekspansja kulturowo - gospodarcza Niemiec nie jest li tylko fenomenem współczesnych czasów. Okazuje się, że już przed siedmioma wiekami mia-

to miejsce podobne wydarzenie.

W roku 1740 ziemie Dolnego Śląska przeszły pod panowanie Prus. Tak więc w dużym skrócie wygląda rozwój interesującego nas terytorium. Stąd też zasadne wydaje się pytanie, czy ziemie będące podówczas pod legalną administracją Prus, a utracone w sposób pokojowy przez Rzeczpospolitą blisko 600 lat wstecz, można określić jako polskie? Dyskusja na ten temat w gronie fachowców historyków na pewno byłaby niezmiernie interesująca, ale zapewne nie doczekałaby się jednoznacznego rozstrzygnięcia. Problem rozwiązał w zasadzie Traktat Jałtański. Ziemie Dolnego Śląska powróciły do Macierzy po blisko 700 latach i od 1945 roku znalazły się na terytorium obecnego państwa polskiego. Stąd można zgodnie orzec, iż jubileusz 150-lecia uruchomienia linii kolejowej z Wrocławia do Oławy jest jubileuszem 150-lecia **KOLEI NA ZIEMIACH POLSKICH**. Świętując jubileusz należy jednak wiedzieć, w jakim kontekście **ZIEMIE POLSKIE** Dolnego Śląska były polskie i zarazem niepolskie na przestrzeni obecnego tysiąclecia.

W tym miejscu zaproponowałbym sugestię związaną z otwarciem linii Warszawsko - Wiedeńskiej. Chodzi o to, aby jubileusz 150-lecia kolei W-W - w odróżnieniu od jubileuszu tegorocznego - nazwać oficjalnie jubileuszem 150-lecia **KOLEI POLSKICH**. Dlaczego?

* Po pierwsze; trasa kolei Warszawsko - Wiedeńskiej przebiegała przez ziemie należące przed zaborami do Polski od początku istnienia państwa,

* po drugie; kolej Warszawsko - Wiedeńską zbudowali polscy inżynierzy przy znaczącym udziale rodzimego kapitału.

W ten sposób jubileusz 150-lecia **KOLEI POLSKICH** znaczyłby treściowo o wiele więcej, aniżeli tylko "**NA ZIEMIACH POLSKICH**", co w świetle wyżej przedstawionych faktów jest godne rozważenia w gronie kompetentnych osób i instytucji.

Tak czy owak, badając początki kolejnictwa polskiego, można doszukać się aż 4 jubileuszy (trzech pod zaborami oraz jednego na Dolnym Śląsku). I chociaż tylko dwa z nich pretendują do obchodów oficjal-

nych, jest to i tak najdłuższy jubileusz kolejowy w Europie a może i na świecie.

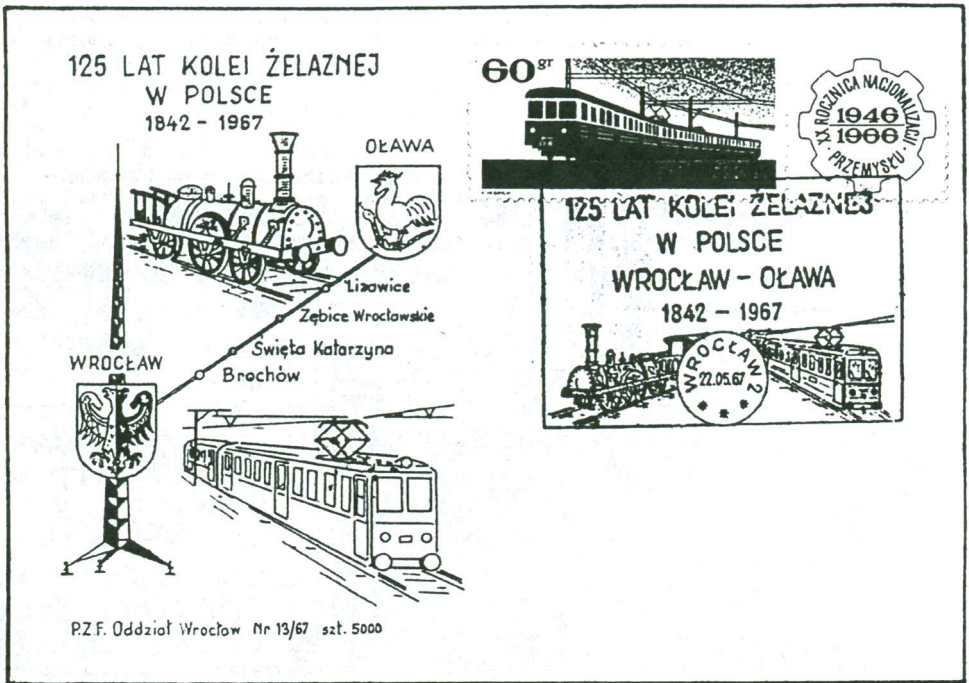
Na zakończenie jeszcze jedna istotna uwaga. Zanim otwarto pierwszy odcinek kolei Warszawsko - Wiedeńskiej w 1845 roku, wcześniej (!) kolej zawitała do innych polskich miast, podówczas należących także do Prus; Szczecina (1843), Brzegu, Opola (do 1845 roku).

150 - po raz pierwszy

W rodzimej literaturze brak jest bliższych informacji związanych z otwarciem linii kolejowej Wrocław - Oława. I nic dziwnego. W 1842 roku Dolny Śląsk był pod jurysdykcją Prus i istnieje duże prawdopodobieństwo, że jeżeli ocalały jakiegokolwiek kroniki upamiętniające ów dzień - 21 maja, to stosowna dokumentacja utrwalona została w języku niemieckim. Jedynie w "Sygnałach" nr 52/91 odnaleźliśmy niezwykle skromną wzmiankę na ten temat. Oto relacja nieznanego kronikarza;

"To było 21 maja 1842 r. Inauguracyjny pociąg jadący z Wrocławia do Oławy zestawiono z wagonów 1 i 2 klasy. W środku składu, w, a może na odkrytym wagonie 3 klasy usadowiła się orkiestra. Pojazdy ozdobiono kwiatami i flagami. Przy torach ustawiono bramę triumfalną. Zagrała orkiestra, zaśpiewano okolicznościową pieśń. Przemawiali radca stanu i pełnomocnik rządu do spraw kolei śląskich. Pociąg wyruszył żegnany wystrzałami armatnimi i okrzykami nieprzebranego tłumu. Ludzie gromadzili się także na trasie przejazdu. Nie inaczej było w Oławie. Gości powitał burmistrz miasta. Po uroczystym śniadaniu wyruszone w drogę powrotną. Do Wrocławia zdążono dojechać na obiad. Następnego dnia drogę żelazną udostępniono publiczności."

Miejmy nadzieję, że po wigilii jubileuszu będziemy na ten temat wiedzieć nieco więcej. Ponieważ w chwili opracowywania artykułu, nie wiadomo nam było nic bliższego w sprawie ewentualnych walorów filatelistycznych związanych z tym wydarzeniem, przypominamy Kolegom pamiątkową kopertę oraz okolicznościowy



datownik sprzed 25 lat. Jak możemy odczytać z zamieszczonej sygnatury, kopertę (5 tys. sztuk nakładu) i stempel (nr 67 093) zawdzięczamy Działaczom Zarządu Okręgu PZF we Wrocławiu, z inicjatywy których walorów się pojawił. I chwała Im za to!

Jednakże na datowniku użyto sformułowania - "125 lat kolei żelaznej w Polsce" zamiast "... na ziemiach polskich". Błąd jest zasadniczy, ponieważ o jakichkolwiek jubileuszach w Polsce możemy mówić dopiero po 11 listopada 1918 roku, kiedy to nasze państwo odzyskało niepodległość. Propaganda kolejnych rządów PRL, usiłowała za wszelką cenę wykazać bezdyskusyjną polskość Dolnego Śląska, próbując dyskretnie zatuszować oczywiste fakty z historii, m.in. te, że kolej tę zbudowali inżynierzy niemieccy na ówczesnych terenach - było nie było - Prus.

♦ Z OSTATNIEJ CHWILI * Jak nas poinformował Kol. Piotr Wodnik z Wrocławia, uroczystości związane z jubileuszem odbędą się 21 lub 22 maja w Oławie. Przewidziano otwarcie wystawy filatelistycznej oraz okolicznościowy datownik. Niewykluczone, iż będzie także stosowny dodruk.



* Kol. Andrzej Garczyk z Torunia nie jest członkiem naszego klubu ani pasjonatem kolejniotwa. Posiada natomiast przepiękny zbiór starych kart pocztowych, głównie z terenów zachodniej Europy. Zbiór, który do tej pory nie był jeszcze nigdzie wystawiany. Kolega A.G. udostępnił nam niektóre okazki związane filatelistycznie z kolejniotwem. A są to prawdziwe rarytasy, byś może nawet unikaty - czyli takie, które zachowały się do obecnych czasów w jednym, jedynym egzemplarzu. Poniżej przedstawiamy pierwszą z takich kart pocztowych.



Trójkąt trzech cesarzy

Czytaj na str. 7



Handwritten text in cursive script, likely a postcard message or address:
 Doppel 1. 11. 92
 Lieber Herr & Emilie
 Graf Graf von dem Linden
 Postamt W. Dom. I. Max
 f...
 P...
 C...
 A...
 G...
 K...
 H...
 m...
 m...
 m...



1:1

1:2

77

1250

(Pols.)

U dołu sąsiedniej strony zamieszczono awers karty pocztowej wydanej w 1890 roku przez pocztę Austrii dla terenów ziem polskich znajdujących się pod tymże zaborem. Na pierwszy rzut oka, całośćka nie wyróżnia się niczym szczególnym. Dopiero po jej odwróceniu, na stronie korespondencyjnej zauważamy niezmiernie ciekawą ilustrację. Wykonano ją - jak byśmy to dzisiaj określili - jako dodruk (!) i to bynajmniej nie bezinteresownie. Nadawca karty (handlujący winem), zamieścił na pierwszym planie budynek swojej firmy, który usytuowany został w doprawdy niezwykłym miejscu - punkcie granicznym trzech zaborów, czyli tzw. trójkącie trzech cesarzy. Granice wytyczały trzy śląskie rzeki; Biała Przemsza (w prawym dolnym rogu), Czarna Przemsza (od góry), po połączeniu swych nurtów dalej płynie już tylko Przemsza (lewy narożnik).

Jak można dostrzec, na ilustracji ukazano pociąg jadący linią kolejową z zaboru austriackiego, poprzez most na Przemszy do Mysłowic - widocznych na dalszym planie. Tą trasą zdążył także pierwszy pociąg z Krakowa w 1847 roku.

Kto wie, czy zaprezentowana ilustracja nie jest pierwszym dodrukiem zawierającym akcent o tematyce kolejowej, na całośćce wydanej przez pocztę.

ważne! Uaktualniamy adresy...

W nieodległym czasie planujemy druk w biuletynie kompletnej klubowej listy adresowej wszystkich członków. Tylko 104 pierwszych Kolegów otrzymało pełny wykaz adresów. Pozostali posiadają jedynie fragmenty klubowej listy, ogłaszanej co pewien czas w IBT. Stąd też nasza prośba o nadsyłanie wszelkich zmian adresowych, zwłaszcza nazw ulic. Jeśli zaś ktoś chciałby podać przy swoim adresie także tematykę, w której się specjalizuje - to jest możliwość by z okazji tej skorzystać. Korespondencję należy kierować do redagującego biuletyn - K. Żurawskiego (adres w stopce). Przy zgłaszaniu zmian prosimy o podawanie swojego numeru na klubowej liście.

Kolejowe polonica (8)



Oto pierwszy blok w cyklu "poloników". Wydała go poczta Węgier w 1979 roku wraz z serią "Kolejnictwo na świetle". Na znaczku o nominalnie 20 forintów zamieszczono mapkę Europy z zaznaczoną siecią linii kolejowych o największym natężeniu przewozów. W górnym prawym narożniku znaczka znalazło się terytorium państwa Polskiego. Kółkami oznaczono Warszawę i Katowice a cienką kreską następujące połączenia kolejowe; Szczecin-Gdańsk, Kostrzyn-Warszawa,

Mi 3350 bl.137

Słubice-Katowice, Gdańsk-Warszawa, Gdańsk-Poznań-Wrocław, Warszawa-Katowice (OMK), Katowice-Przemyśl oraz odgałęzienia z Warszawy na wschód, z Wrocławia do Dreżna i Pragi oraz z Katowic w kierunku Wiednia.

Na zakończenie mała dygresja. Nietrudno dostrzec, że wszystkie trasy polskie zaznaczono najciemszą kreską. Jak widać, koleje polskie nie tylko nie były partnerem dla systemu kolei zachodnioeuropejskich, ale także dawnych państw byłej RWPG, jak; Czechosłowacji, Węgier, Rumunii, Bułgarii. Główne przewozy na wschód kierowane były przez południową Europę. Czy to się zmieni, czas pokaże.

**INTERNACIA FERVOJISTA
ESPERANTO-FEDERACIO**




-9- Jugosławia
11-17.05.1957



-10- Dania
10-16.05.1958



-11- Austria
9-15.05.1959



-12- Finlandia
12.06.1960



-13- Hiszpania
6-10.05.1961



-14- Węgry
5-11.05.1962



-15- Anglia
11-17.05.1963



-16- Belgia
10-11.05.1964



-17- Norwegia
22-28.05.1965

KATALOG

Michel
znaczków z motywem
kolejowym
6 do roku 1984

NIEMCY cd.

Deutsche Besetzung -
1939/1945

Böhmen und Mähren

1939 -	7	.	()
1939 -	34	.	()
1940 -	57	.	()
1941 -	77	.	()
	78	.	()

Laibach

1945 -	47	.	()
--------	----	---	-----

Serbien

1943 -	96	.	()
--------	----	---	-----

Saar

1921 -	55	.	()
	60	.	()
1921 -	70	.	()
	74	.	()
1926 -	118	.	()
	119	.	()
	120	.	()
	121	.	()
1934 -	190	.	()
	191	.	()
	192	.	()
	193	.	()
1949 -	276	.	()
	277	.	()
	281	.	()
	285	.	()
	287	.	()
1957 -	407	.	()

Dienstmarken

1927 -	21	.	()
1929 -	32	.	()

Bayern

Eisenbahn- Dienstmarken

1908 -	1/5	S=5	()
1912 -	6/11	S=6	()
1914 -	12/15	S=4	()

NORWEGIA NORWEGEN

1947 -	329	.	()
1954 -	384/86	S=3	()
1969 -	581	P	()
1979 -	803	.	()
1980 -	818	.	()
	= Blok	.	()
1984 -	916	.	()

POLSKA POLEN

↳ kp = katalog polski

1937 -	316	.	()
	kp = 295	.	()
1943 -	374	.	()
	kp = 15	.	()
	- rząd na emigracji	.	()
1948 -	504	.	()
	kp = 469	P	()
1952 -	728	.	()
	kp = 590	.	()
	731	.	()
	kp = 593	.	()
1952 -	775/76	.	()
	kp = 637/38	S=2	()
1953 -	808	.	()
	kp = 670	.	()
1953 -	834	.	()
	kp = 693	.	()
1954 -	837/38	.	()
	kp = 699/00	S=2	()
1954 -	840	.	()
	kp = 702	.	()
1954 -	868/69	.	()
	kp = 728/29	S=2	()
1954 -	877	.	()
	kp = 749	I	()
1954 -	889	.	()
	kp = 747	.	()

1954 -	A 890	.	()
	kp = 749	II	()
1957 -	1035	.	()
	kp = 890	.	()
1958 -	1066	.	()
	kp = 937	.	()
1964 -	1509	.	()
	kp = 1361	.	()
1966 -	1653	.	()
	kp = 1504	P	()
1966 -	1678	.	()
	kp = 1529	.	()
1976 -	2427/34	.	()
	kp = 2280/87	S=8	()
1976 -	2478	.	()
	kp = 2330	.	()
	2479	.	()
	kp = 2332	.	()
	2480	.	()
	kp = 2333	.	()
1978 -	2543/50	.	()
	kp = 2396/03	S=8	()
1979 -	2603	.	()
	kp = 2456	.	()
1979 -	2653	.	()
	kp = 2505	.	()
1980 -	2725	.	()
	kp = 2577	.	()

PORTUGALIA PORTUGAL

1956 -	850/53	S=4	()
1966 -	1008/11	S=4	()
1973 -	1209	.	()
1973 -	1220	.	()
	1222	.	()
1974 -	1253	.	()
	= Blok	.	()
1977 -	1376/77	S=2	()
1978 -	1413	.	()
1979 -	1433	.	()
	1435	.	()
1981 -	1540/43	S=4	()
1983 -	1602	P	()

RUMUNIA RUMANIEN

1928 -	344	.	()
	345	.	()
1939 -	609/14	S=6	()
1945 -	852	.	()
1945 -	901	.	()
1945 -	902	P	()
1945 -	903	.	()
1945 -	908	.	()

nowości

- 1989.10.21 - IRAK; 1 zn. „Spotkanie Ministrów Transportu - 5 sesja w Bagdadzie”. 50Fils - m.in. lokomotywa elektryczna.
- 1989.11.17 - BAHAMY; 1 zn. „MWF Waszyngten'89”. 1\$ - reprodukcja zn. Mi 155, samolot, emblemat wystawy.
- 1989.11.17 - TANZANIA; 2 zn. „SWF Londyn'90”. 100s - lokomotywa Garratta, 150s - „Rakieta” Stephensona.
- 1990.03.03 - ARGENTYNA; 1 zn. z serii /4 w pasku poziomym/ „100-lecie portu w Buenos Aires”. 200A - m.in. wagon towarowy.
- 1990.10.09 - MADAGASKAR; 1 zn. „Światowy Dzień Poczty”. 350fr - m.in. wagon spalinowy.
- 1991.05.22 - TURCJA; 1 zn. „Europejska Konferencja Ministrów Transportu /CEMT/”. 500L - mapa Europy.
- 1991.06.12 - MONGOLIA; 1 zn. „Wystawa Filatelistyczna w Ulan Bator”. 1.20T - m.in. pociąg elektryczny.
- 1991.07. ? - WIELKA BRYTANIA /WYSPA MAN/; 1 bl. „9 Konferencja Administracji Pocztych Brytyjskiej Wspólnoty Narodów”. Blok z 2 zn. /4 i 21p/ Mi 356 i 357 - LBT 2/91.
- 1991.09.04 - PORTUGALIA; 1 zn. z serii /4/ „Architektura”. 80esc - most kolejowy nad Douro.
- 1991.09.10 - SZWAJCARIA; 1 zn. z serii /4/ „Mosty”. 80c - most kolejowy na linii Koblenca - Felsenau.
- 1991.09.11 - KOREA; 1 zn. /100W/. Znaczek propagujący ideę zjednoczenia obu państw koreańskich - wrak parowozu jako symbol podziaku Korei.
- 1991.09.17 - WIELKA BRYTANIA; 3 zn. z serii /4/ „200-lecie urzędowych pomiarów”. 28,33,39p - mapy z liniami tramwajowymi.
- 1991. ? ? - DZIBUTI; 1 zn. „Linia kolejowa Dżibuti - Etiopia”. 85F - lokomotywa spalinowa podczas jazdy.
- 1991. ? ? - GAMBIA; 1 zn. /5D/ kolej zakładowa z załadowaną platformą.
- 1991. ? ? - LAOS; 5 zn. i blok „WF Espamer'91”. Lokomotywy - 25,32, 285,650,750K, blok 700K.
- 1991. ? ? - MEKSYK; 2 zn. z serii/blok z 21 zn./ „Środki transportu i informacji”. 1000\$ - most i lok.spal. 1500\$ - pociąg z lok.elekt.
- 1991. ? ? - UGANDA; 4 zn. i blok „Pociągi Afryki”. 10,20,200,1000s, blok 1200s,
- 1991. ? ? - USA; 1 zn. „200-lecie okręgu Columbia”. 29c-m.in.tramwaj.
- 1991. ? ? - GHANA; 2 zn. z serii /4/ 15.00,100.00c - robotnicy kolejowi przy pracy.

Z okazji Wystawy Filatelistycznej „Phila Nippon” ukazały się:

- 1991. ? ? - LESOTHO; 1 zn. z serii/8 + 2bl./ 1M - widok z pociągu Shinkansen i Myszka Mickey.
- 1991. ? ? - NEVIS; 4 zn. i blok „Lokomotywy japońskie”. 15,40c,1,4,5\$.
- 1991. ? ? - ST.VINCENT; 9 zn. /arkusik/ i blok „Parowozy japońskie”. 9 x 75c, blok 6\$.
- 1991. ? ? - ST.VINCENT; - GRENADYNY; 4 zn. i blok „Pociągi japońskie”. 25,35c,2,4\$, blok 6\$.
- 1991. ? ? - SIERRA LEONE; 4 zn. i blok „Pociągi japońskie”; 20,60,150,200 Le, blok 400 Le.



książki
które
warto mieć...

W pierwszym kwartale br. nakładem WKiŁ ukaże się książka Antoniego Kurczyńskiego - "Filatelistyka tematyczna" (200 stron, cena ok. 30 tys. zł).

W niej m.in.; eksponat tematyczny, wybór tematu i jego rozwinięcie, plan, kryteria doboru materiału filatelistycznego, przygotowanie kart wystawowych, ocena eksponatu wraz z regulaminem FIP i komentarzem, błędy w opracowaniu eksponatów oraz bibliografia literatury tematycznej.

P.Wodnik i F.Solga zaprezentują swoje eksponaty w Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu. Wystawę pn. "150-lecie kolei Wrocław - Oława", zorganizował Zarząd Okręgu PZF we Wrocławiu wspólnie z miejscową DOKP. Przez cały maj i czerwiec br. będzie można obejrzeć dwa bardzo dobre zbiory, wyróżnione na OWF "Bydgoszcz '91" medalami połączanymi; "Rozwój i organizacja kolejnictwa" oraz "Lokomotywy parowe".

29-tym członkiem Pomorsko - Kujawskiej Sekcji Regionalnej i 167 naszego klubu został Kol. Góralski Jerzy (maszynista jednostek elektrycznych), zamieszkały w Bydgoszczy /85-166/. Zbiera kolejnictwo z całego świata, znaczki "czyste", poszukuje kasowników okolicznościowych.

Zmiany adresów... Informujemy członków sekcji, iż uległ zmianie adres siedziby Zarządu Okręgu PZF w Bydgoszczy. Obecnie mieści się ona w centrum miasta przy ul. Bernardyńskiej 3, III piętro /85-029/.

* Sklep filatelistyczny w Bydgoszczy mieszczący się dotąd w urzędzie pocztowym przy ul. Gdańskiej 111 został przeniesiony na ul. Gdańską 58.

NAKLAD PRZESŁANO DO LUBLINA W II DEKADZIE MARCA 92 R.

Opracowanie redakcyjne i graficzne - Krystian Żurawski, Dział »Nowości« - Leszek Wincenciak, współpraca w tłumaczeniu z EMS - Robert Tomański, aktualności - Franciszek Solga. Adres do korespondencji - K. Żurawski, P-34, 87-140 Chełmża. Wyk. Sp-nia Mieszk. w Chełmży. N. 210 egz. * Cena 2400 zł