

POLSKI ZWIĄZEK FILATELISTÓW
ZARZĄD OKRĘGU W BYDGOSZCZY

Ilustrowany Biuletyn Tematyczny



*Klub
Zainteresowań*



24



Kolejnictwo

2
czerwiec
1994

ROK
VII

• PISMO FILATELISTÓW TEMATYKÓW KOMUNIKACJI SZYNOWEJ •



Pociąg Żnińskiej Kolei Powiatowej z parowozem nr 3 (Krauss 3094/1894) – około 1910 r.

Fotografia ze zbiorów Muzeum Kolei Wąskotorowej w Wenecji.

SPOTKANIE NA ŻŁOTEJ, JAK ŻŁOTO!



FOT. R. SMULKOWSKI

Tego nie spodziewał się nikt, nawet gospodarz Kol. Zdzisław Barucha. Do Kielc przyjechało aż 25 Kolegów, co stanowi najlepszą frekwencję prawie od 3 lat. Przyjechano z tak odległych miejscowości jak Zbąszynek, Głuszczyno a nawet Białogard. Salka udostępniła klubowi przez Przedsiębiorstwo Budownictwa Kolejowego (Dyrekcji pięknie dziękujemy!), ledwie pomieściła przybyłych. Wypada również odnotować, iż po raz pierwszy od niepamiętnych czasów stawili się w komplecie zarząd klubu. Brawo!

Zgromadzonych powitał przewodniczący - K. Żurawski. Na wstępie omówił

sprawy ogólne

dotyczące stanu osobowego oraz propagandę działalności klubu. Od września ubr. zgłosiło akces 5-ciu nowych Kolegów, natomiast skreślono 9-ciu, z którymi utracono kontakt. Działalność KZ PZF "Kolejnotwo" zauważana jest także na łamach "Filatelisty" (omówienia zawartości biuletynów klubów zainteresowań), a walory filatelistyczne wydawane z klubowej inicjatywy zamieszczane są w dobrze znanym już czasopiśmie EMS. Klub zamierza częściej pokazywać się przy okazji wystaw (jak np. w Zbąszyniu), a ponadto w planie jest koncepcja opracowania i wykonania barwnego plakatu związanego z działalnością klubu.

Głos zabrakł Kol. Zygmunt Kamela z Warszawy, który szczegółowo zreferował plan zamierzeń związanych z przyszłorocznym jubileuszem, jakim jest

150-lecie kolei polskich

(Droga Żelazna Warszawsko - Wiedeńska). Niechcąc zawczasu zapeszyć, wymienimy tylko najważniejsze punkty;

■ zorganizowanie w Poznaniu we wrześniu 1995 roku, wystawy filatelistycznej III stopnia związanej tematycznie z transportem (jak najszerzej ujętym). Wystawa byłaby połączona z ekspozycją modeli kolejowych (!) pod auspicjami MOROP,

■ datownik okolicznościowy w Warszawie, w

■ znaczki pocztowe - patrz str.3.

czerwcu '95,

O szczegółach będziemy informować na bieżąco. Następnym punktem programu był

klubowy abonament

polskich walorów o tematyce kolejowej. O sprawie tej pisaliśmy w poprzednim numerze. Jak było do przewidzenia, problemu nie rozstrzygnięto w sposób wszystkich satysfakcjonujący z wielu względów. Sformułowano kilka podstawowych tez do tzw. przemyślenia i postanowiono dokończyć dyskusję na następnym spotkaniu - jesienią br.

Projekt klubowego znaczka

przedstawił przewodniczący. Dopomina się o niego wielu Kolegów. Na razie nie zaprezentujemy go bliżej, ponieważ z kontrpropozycją wyszedł Kol.Z.Kamela, który zaproponował opracowanie znaku typu LOGO przez znanego plastyka, projektanta wielu znaczków - Z.Stasika. Inicjatywę przyjęto pozytywnie.

Na zakończenie głos zabrakł Kol.Ireneusz Kołaciński i zaproponował, aby następne ogólnopolskie spotkanie odbyło się w Łodzi. Oświadczenie przyjęto z aprobatą. Możemy więc już poinformować, że jesienią

spotykamy się w Łodzi 24 września (sobota).

O szczegółach (miejsce, godzina, dojazd, itp.) poinformujemy w kolejnym biuletynie, który otrzymają Koledzy na początku września. W każdym bądź razie już teraz można zarezerwować sobie w kalendarzu ten termin.

Spotkanie w Łodzi będzie naszym jubileuszowym - 25-tym. Z tej też okazji gospodarz spotkania I.Kołaciński przygotowuje miłą, filatelistyczną niespodziankę! Na pewno będzie warto przyjechać.

BĘDĄ ZNACZKI!

W majowym numerze "Filatelisty" opublikowano "Plan emisji znaczków pocztowych na 1995 r.". Z satysfakcją możemy poinformować, iż w planie w miesiącu czerwcu znalazła się seria 4 znaczków poświęcona 150-leciu kolei na ziemiach polskich.

Tak więc starania naszego klubu, aby obchody jubileuszu zostały upamiętnione akcentem filatelistycznym, zakończyły się pomyślnie.

Pragniemy więc podziękować za wstawiennictwo i pomoc; prezesowi ZG PZF Henrykowi Biłkowi, redaktorowi Tygodnika Kolejjarza "Nowe Sygnały" Markowi Moczulskiemu (za propagandę idei na łamach czasopisma), Kolegom - Januszowi Koputowi i Zygmuntowi Kameli, którzy m.in. kontaktowali się z Dyrektorem Generalnym PKP, wręczając przy okazji specjalnie przygotowany na tę okoliczność projekt opracowany przez Krystiana Żurawskiego.

W projekcie zaproponowano następującą tematykę znaczków;

- dworzec kolei W-W (widok od strony peronów),
- podobizna Stanisława Wysockiego - budowniczego kolei,
- scenka rodzajowa - wnętrze przedziału wagonu 1 klasy z pasażerami,
- złota odznaka upoważniająca do bezpłatnych przejazdów koleją W-W.

Uwzględniono także emisję karty pocztowej z ideą przewodnią "PKP 2000". Na znaku opłaty - dwa mijające się pociągi wielkich prędkości; TGV i ICE, na ilustracji towarzyszącej - mapka Europy z zaznaczoną linią kolejową relacji Paryż - Berlin - Warszawa - Moskwa. Podkreślny, takie były sugestie. Co się z nich ostatecznie wzięciu na warsztat przez profesjonalistów grafików - nie wiadomo. Jeśli cokolwiek uda się nam dowiedzieć na ten temat przejdź, napiszemy w biuletynie.

DYPLOMOWANI FILATELIŚCI

W dniach 28 - 30 kwietnia br. w Ciechocinku nastąpiło uroczyste zakończenie III Studium Filatelistyki PZF. Spośród 16 uczestników ukończyło je pomyślnie także troje Kolegów z naszego klubu; Zdzisław Barucha z Kielc, Artur Marsy z Wrocławia oraz Krystian Żurawski z Chełmży. Informujemy jednocześnie, iż trwa nabór do IV Studium, które rozpocznie się jesienią br. Koledzy, którzy traktują filatelistykę poważnie, pragnęliby poszerzyć wiedzę w tej dziedzinie, spotkać się z wybitnymi filatelistami, uczestniczyć w ciekawych seminariach i dyskusjach, będą mile widziani. Bliższe informacje w Zarządach Okręgów PZF.

Krótką historia Żnińskiej Kolei Dojazdowej

Dzięki mniejszym wymiarom, łatwiejszej budowie i możliwości dotarcia nawet na teren gospodarstwa, koleje wąskotorowe budziły duże zainteresowanie władz lokalnych, które w tym celu szukały poparcia i pomocy finansowej ze strony rządu pruskiego. Wychodząc na przeciw oczekiwaniom, 28 lipca 1892 roku wydana została „Ustawa o kolejach lokalnych” popierająca przedsięwzięcia budujące takie koleje oraz zapewniająca pomoc finansową.

Wytworzona atmosfera sprzyjała planom budowy kolei wąskotorowej na terenie powiatu żnińskiego. Jego gorącym orędownikiem był ówczesny landrat powiatu Karl von Davier oraz grupa właścicieli dużych majątków. W marcu 1893 roku sejmik powiatowy uchwalił budowę kolei wąskotorowej o szerokości toru 600 mm ze stacji kolei normalnotorowej w Żninie do Rogowa z odgałęzieniem z Biskupina do Szelejewa. Koszt budowy miał wynieść ponad 2.300.000 marek. Do pracy przy budowie kolei skierowano kompanię wojsk kolejowych z Berlina, która przystąpiła do wykonywania robót w końcu sierpnia 1893 roku. Prace postępowały tak sprawnie, że już w październiku można było uruchomić pociągi towarowe z burakami cukrowymi. Oficjalne otwarcie Żnińskiej Kolei Powiatowej dla ruchu osobowego i towarowego nastąpiło 1 lipca 1894 roku, ale prace budowlane trwały dalej. Dnia 9 czerwca 1895 roku zapoczątkowano ruch na linii Rogowo-Osno, gdzie powstała druga stacja styczna z koleją normalnotorową. W dniu 7 lipca 1908 roku oddano do użytku 9-kilometryowy odcinek od Rydlewa do Ostrówiec, gdzie powstał port śródlądowy. Następnie uruchomiono linię ze Żnina do Obiecanowa o długości 16 km, którą później przedłużono o 2 km do żwirowni w Żużołach. Od linii tej zbudowano w Uścikowie odgałęzienie o długości 6 km do Woli. Jako ostatni oddano do ruchu 5-kilometryowy odcinek Szelejewo – Grochowska Szlacheckie. Ogólna długość linii Żnińskiej Kolei Powiatowej w okresie pełnego rozkwitu wynosiła 79 km.

Z chwilą otwarcia ŻKP posiadała 3 trzysosowe parowozy firmy Krauss, które pracowały do 1941 roku oraz 30 otwartych wagonów towarowych o ładowności 2,5 t oraz 25 wagonów o ładowności 6 t, 6 par wagonów przeznaczonych do przewozu dżdżycy, 2 kryte wagony towarowe o ładowności 6 t, a także 2 wagony osobowe kryte i 2 wagony osobowe tzw. letnie, każdy dla 30 osób.

W 1914 roku na Żnińskiej Kolei Powiatowej pracowało 8 parowozów. Park wagonowy składał się z 11 wagonów osobowych, 4 wagonów bagażowo-pocztowych, 174 wagonów towarowych i 16 wagonów specjalnych.

Przewozy towarowe na ŻKP były w znacznym stopniu zależne od urodzaju w rolnictwie i koniunktury w gospodarce. Wśród przewożonych towarów przeważały buraki cukrowe, ziemniaki, zboże, węgiel i materiały budowlane. Uruchomienie w Osnie stacji z rampą przeładunkową poprawiło pracę kolei przez szybszy wywóz towarów z południowej strony powiatu. Otwarcie portu śródlądowego w Ostrówach ułatwiło wywóz ziemiopłodów i cukru barkami, poprzez sieć kanałów, do Wisły lub Odry. Z chwilą otwarcia kopalni żwiru w Żużołach uruchomiono pociągi wahadłowe do Żnina. Przykładowo w 1900 roku przewieziono 12.002 ton towarów i 57.904 pasażerów, a w 1914 roku 86.225 ton towarów i 89.815 osób.

Po odzyskaniu niepodległości Żnińska Kolej Powiatowa pozostawała nadal własnością władz samorządowych, które dbały aby eksploatacja była jak najtańsza, a zarazem bezpieczna. W związku z tym przeprowadzano remonty torów wymieniając podkłady i szyny. Dla usprawnienia przewozów kupowano nowe silniejsze parowozy, które przetrwały do czasów PKP. W okresie II Rzeczypospolitej dokonano również częściowej wymiany wagonów osobowych i towarowych.

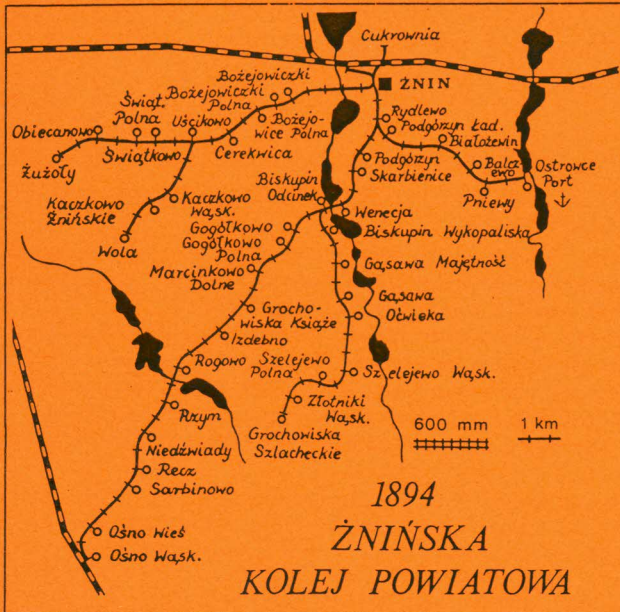
W okresie II wojny światowej kolej funkcjonowała „normalnie”, pracując na usługach okupanta.

Zaraz po wyzwoleniu przystąpiono do szybkiego uruchomienia kolei. W pierwszych latach po wojnie następuje gwałtowny wzrost przewozów towarowych. Z dniem 1 lipca 1949 roku kolej została upaństwowiona i przeszła pod zarządek PKP.

W latach pięćdziesiątych rozpoczął się spadek przewożonej masy towarowej i pasażerów. Na taki stan rzeczy złożyło się wiele przyczyn, między innymi zamknięcie kopalni żwiru w Żużołach, brak robotników do prac przeładunkowych, likwidacja wielu bocznic i ładowni, przyjmowanie przewozów przez PKS, posiadanie własnego transportu samochodowego przez wielu dawnych klientów. Zaistniała sytuacja przyczyniła się do likwidacji następujących odcinków: Obiecanowo – Żużoły, Uścikowo – Wola, Szelejewo – Grochowska Szlacheckie i Osno – Rzym, o łącznej długości 25 km. Od wielu lat nieczynna jest również linia Rydlewo – Ostrówiec, której przyczyniło się zamknięcie portu. W związku z malejącą frekwencją zdecydowano się w 1962 roku zakończyć przewozy osobowe.

Do 1980 roku ruch trakcyjny wykonywany był wyłącznie przez parowozy, których Żnińska Kolej Dojazdowa miała zawsze kilka. Obecnie potrzeby przewozowe zaspokajane są 3-4 lokomotywami spalinowymi produkcji rumuńskiej. Jedyny parowóz jaki pozostał na kolei w Żninie używany jest wyłącznie do prowadzenia pociągów turystycznych. Jest to muzealny już parowóz produkcji polskiej z 1938 roku – Px38-805, ostatni na PKP parowóz na tor 600 mm.

79 kilometrów , 43 przystanki ...



Tyle właśnie kilometrów szlaków oraz stacji i przystanków posiadała Żnińska Kolej Powiatowa w okresie jej największego rozkwitu. Zamieszczona obok mapka jest jednocześnie projektem dodruku, który zostanie wykonany na całośćce, kopercie Ck 93.

Trasa kolejki została podzielona na odcinki 1-no kilometrowe, stąd łatwo można obliczyć przybliżoną odległość między dowolnie wybranymi punktami. Datownik prezentujemy na pierwszej stronie.

W tym miejscu należałoby wyjaśnić jeszcze jedną sprawę. W opracowaniu, na sąsiedniej stronie, Kol. Jerzy Pawłowski, który jest autorem tekstu i zanim go napisał, dotarł do archiwaliów, w tym m.in. do ówczesnej żnińskiej gazety sprzed 100 lat, wymienia datę oficjalnego otwar-

cia ŻKP jako 1 lipca (1), a nie czerwca. I ta data jest - niestety - prawdziwa! Niestety, ponieważ było już za późno aby skorygować pomyłkę. Skąd się wzięła? Bynajmniej nie przez niedopatrzenie. B. Pokropiński w książce "Koleje wąskotorowe regionu bydgoskiego" jako datę otwarcia podaje 1 czerwca. I na tej pozycji się oparliśmy. J. Pawłowski przypuszcza, że pomyłka nastąpiła przypadkowo. Relacja w żnińskiej gazecie podana była w j. niemieckim. Ktoś, kiedyś źle przetłumaczył podobne nazwy miesięcy; JUNI - czerwiec, JULY - lipiec. I informacja weszła w tzw. obieg. Niniejszym więc ją prostujemy. Oto "straszne" skutki zaniedbania nauki języków obcych.

Kolegów, którzy znajdują w czerwcu (i podczas wakacji) odrobinę czasu, serdecznie zapraszamy do Żnina. W Muzeum Ziemi Pałuckiej Koledzy; Leszek Wincenciak z Chodzieży i Kazimierz Zwoliński z Torunia, będą prezentować licznie przybywającym turystom swoje eksponaty o tematyce kolejowej.

Dyrektor muzeum, mgr Andrzej Rosiak - przypomnijmy, sponsor naszego datownika - obiecuje wiele pamiątek przygotowanych specjalnie na jubileusz.

Nie wiadomo jak długo cluchcia stanowią będzle atrakcją dla gości. Nie chce się wierzyć, ale nad nią znów zawisły czarne chmury. Dyrekcja Północnej Okręgowej Kolei Państwowej w Gdańsku ponoć nosi się z zamiarem likwidacji wszystkich kolejek wąskotorowych. Los ten dotknął już kolejkę w Białoleżu. Żnińska cluchcia ma być eksploatowana tylko w br.

- Przetwailiśmy już niejedne zakusy likwidacyjne, dlatego i tym razem uczynimy wszystko, aby Pałuki nie straciły swej wielkiej turystycznej atrakcji - powiedział nam dyrektor Muzeum Ziemi Pałuckiej i prezes Żnińskiego Towarzystwa Kulturowego, Andrzej Rosiak. - W końcu nie rozstaw szyn jest ważny, ale ich przydatność. Rozważamy możliwość utworzenia spółki handlowej z udziałem gminy i kolei.



KLUB ZAJNTERESOWAŃ GRACOVIANA



24 stycznia br. wpłynęło do nas pismo z Klubu Zainteresowań GRACOVIANA, którego treść niżej przytaczamy;

W załączeniu przesyłamy opracowanie " Poczta w Krakowie w dobie wprowadzenia komunikacji kolejowej" stanowiące jeden z rozdziałów " Historii Poczty w Krakowie 1846 - 1918 " z myślą o podjęciu współpracy z Waszym Klubem w zakresie wspólnie interesujących nas zagadnień.

W szczególności prosimy o ewentualne uzupełnienie naszego wykazu stempli ambulansów austriackich oraz o pomoc w ustaleniu stempli ambulansów łączących Kraków z innymi miejscowościami w okresie 1918 -1939 i w okresie 1939 -1945 . Na podstawie zebranych odbitek ksero wspomnianych stempli ambulansowych, pragniemy opracować wykaz ambulansów , które kursowały do i z Krakowa. Bylibyśmy również bardzo wdzięczni za informację, czy istnieją jakieś urzędowe wykazy o kursowaniu ambulansów w okresie międzywojennym.

Za przesłane opracowanie dziękujemy. W najbliższych numerach "IBT" zamieścimy je wraz z reprodukcjami stempli. Jednocześnie zwracamy się do Kolegów z prośbą o przejrzenie swoich zbiorów; jeżeli odszukacie niewymienione w monografii stemple, zawiadomcie o tym fakcie prezesa krakowskiego klubu. Podajemy adres; mgr Janusz Adamczyk, [redacted], 31-543 KRAKÓW.

POCZTA W KRAKOWIE W DOBIE WPROWADZANIA KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ //

W tym samym czasie, kiedy poczta w Krakowie musiała sprostać dokonującym się zmianom strukturalnym i organizacyjnym, które wynikły z faktu wcielania Krakowa do Austrii, wyłonił się przed nią nie mniej ważny i trudny problem przeorganizowania i dostosowania ekspedycji poczty do wymogów i specyfiki transportu odbywającego się koleją.

Koniec lat czterdziestych XIX wieku zapoczątkował na ziemiach polskich znajdujących się pod zaborami, rewolucję w zakresie środków łączności polegającą na rozpoczęciu budowy dotąd jeszcze nikomu nieznanych "Dróg Żelaznych". W tych dążeniach Wolne Miasto Kraków nie pozostało w tyle, zaś sama inicjatywa połączenia Krakowa linią kolejową z odległymi krajami Europy zachodniej spotkała się z żywym zainteresowaniem i życzliwym poparciem szerokich kręgów społeczeństwa. W zamierzeniu tym upatrywano szansę rozwoju gospodarczego miasta głównie w oparciu o handel. W 1844 r. Senat Wolnego Miasta Krakowa ogłosił, że w dniach od 29.II. do 9.III. będzie można dokonywać zapisów na zakup akcji "Towarzystwa kolei Krakowsko-Górnośląskiej" z funduszy których miały być pokryte koszty budowy. Prace przy budowie linii kolejowej rozpoczęto w 1845 roku, a zakończenie ich przypadło na rok 1847, kiedy to już niestety Wolne Miasto Kraków utraciło już swą niepodległość.

*Datowniki
dworcowe
koliste
pojedyncze*



» Komentarz do stempli w ostatnim odcinku «

13 października 1847 roku wyruszył z Krakowa

"Pierwszy parowiec krakowski ze znacznym ciągiem wagonów pojazdowych i transportowych". W ten sposób zapoczątkowano erę komunikacji kolejowej w Krakowie. Pierwsza linia kolei żelaznej, licząca 65 km łączyła Kraków z Mysłowicami (które w tym czasie znajdowały się pod zaborem pruskim), przebiegała przez Krzeszowice, Trzebinę i Szczakową. Osiągnięcie Mysłowic pozwalało na kontynuowanie dalszej podróży koleją do Wrocławia, a stamtąd dalej do Berlina, który był połączony liniami kolejowymi z szeregiem metropolii Europy zachodniej. Bardziej jeszcze istotne ze względów politycznych i wynikającego stąd podporządkowania administracyjno-rządowego, było połączenie kolejowe Krakowa z Wiedniem. Trasa z Krakowa, począwszy od Mysłowic przez Koźle, Racibórz do Bogumina, biegła tranzytem przez Prusy, a dalej już przez Austrię do Wiednia. W kilka lat potem tranzyt przez Prusy skrócono kierując linię kolejową z Mysłowic przez Katowice, Rybnik, Racibórz do Bogumina. Ale i to rozwiązanie nie mogło w pełni zadowalać, bowiem wciąż uzależniało Austrię od korzystania z przejazdu przez Prusy, z którymi nie zawsze miała najlepsze stosunki polityczne. Ostatecznie Austria zdecydowała się na budowę linii kolejowej, przebiegającej wyłącznie przez jej terytorium i zamierzenie to zrealizowała 1 sierpnia 1856 r. kończąc budowę trasy biegnącej z Trzebiną przez Oświęcim - Dziedzice do Bogumina. Przed końcem pierwszej połowy XIX wieku, 15 kwietnia 1848 r. Kraków uzyskał kolejowe połączenie z Warszawą. Stało się to możliwe dzięki zakończeniu budowy Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej na terenie Królestwa Polskiego i połączenie tym samym Warszawy z Mysłowicami. I tym razem część trasy przebiegała tranzytem przez terytorium pruskie, co narażało podróżnych na dwukrotne przekroczenie granic: austriacko-pruskiej i pruskiej z Królestwem Polskim. Aby ten kłopotliwy stan rzeczy zmienić już 1848 r. zakończono budowę odcinka linii kolejowej biegnącej ze Szczakowej przez Maczki do granicy Królestwa Polskiego co pozwoliło nie tylko ominąć terytorium Prus, ale także skrócić samą trasę. Linia kolejowa Szczakowa - Granica została oddana dla ruchu osobowego 1 kwietnia 1848 roku.

Przedstawiony powyżej rozwój kolejnictwa na ziemiach polskich w pierwszej połowie XIX wieku, ze szczególnym uwzględnieniem w niniejszym opracowaniu Krakowa, miał istotne, wręcz rewolucyjne znaczenie dla poczty i jej dalszego rozwoju. Owcześniejsza poczta, o czym się często zapomina, to nie tylko ekspedycja listów, pieniędzy i innego rodzaju przesyłek, ale także nie mniej istotne zadanie a mianowicie przewożenie ludzi.

Dyliżanse pocztowe z racji ograniczonej siły pociągowej zaprzęgów konnych a więc i małej ilości miejsc mogły przewozić niewielu podróżnych. I tak dla pełniejszego uzmysłowienia sobie tego stanu rzeczy warto przypomnieć, że do Lwowa dyliżans zabierał 8 osób dziennie, a do Wadowic, Andrychowa i Bielska gdzie nie kursował dyliżans a jedynie poczta wozowa (towarowa) przewożono tylko 1 osobę.

(cdn)



Dat. dworc. koliste podwójne



ARTUR MARSY

TABOR SZLAKÓW PKP (5)

6. LOKOMOTYWA ELEKTRYCZNA ET 22 (c.d.)

Na stemplach okolicznościowych z reguły wizerunek ET 22, choć nie zawsze uzasadniony, ukazywał postępy PKP w elektryfikacji swoich szlaków. Pierwszy kasownik (nr 75232) stosowany w dniu 1.12.1975 w UPT Zakopane 1 z okazji otwarcia elektryfikowanej linii kolejowej Kraków-Zakopane przedstawia ET 22 z pociągiem pasażerskim. Warto dodać, że w tym przypadku ET 22 ma niewiele wspólnego z tą okazją, gdyż pierwszym pociągiem elektrycznym na stacji w Zakopanem był EN 57. Poza tym długie, sześciosiowe elektrowozy ET 22 źle wpisują się w łuki na krętych, górskich szlakach i z tego powodu nie prowadzą pociągów na zakopiańskiej linii. Kolejny stempel (nr 78346) ukazujący w podobny sposób ET 22 był stosowany w UPT Szczecin 30 - 15.12.1978 t.j. w dniu otwarcia zelektryfikowanej linii Poznań-Szczecin, a właściwie jej ostatniej, liczącej 40 km części - Stargard Szczeciński-Szczecin. W 1985 roku stosowano dwa stemple prezentujące lokomotywę serii ET 22: (nr 85259) - 22.09. w UPT Gliwice 1 z okazji Dnia Kolejarza w ZNLE (Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych do niedawna jako jedyne w Polsce dokonywały napraw elektrowozów ET 22. Obecnie "byki" naprawiane są również ZNTK Oleśnica i ZNTK Lubań Śląski) oraz (nr 85373) - 19.12. w UPT Gdańsk 1 upamiętniając zakończenie elektryfikacji linii Gdańsk-Warszawa (oddanie ostatniego odcinka Iława-Działdowo długości 60 km).



7. LOKOMOTYWA ELEKTRYCZNA EU 20.

☞ Patrz cykl "Kolejowe polonica" (16) - Ilustrowany Biuletyn Tematyczny nr 23 (1/1994).

8. ELEKTRYCZNY ZESPÓŁ TRAKCYJNY EW 51.

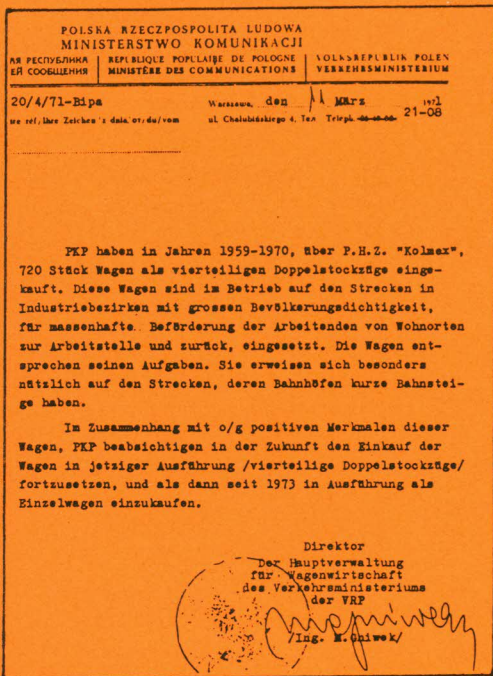
Początki elektryfikacji PKP obejmowały ruch podmiejski Warszawskiego Węzła Kolejowego, dlatego w 1933 roku podpisano umowę licencyjną z przedsiębiorstwami angielskimi na dostawę wyposażenia elektrycznego do 80 elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT) oraz 6 lokomotyw (patrz elektrowóz EL 100). Część mechaniczna wykonana została w Polsce, m.in. przez zakłady H. Cegielskiego w Poznaniu. Każda jednostka składała się z trzech wagonów: silnikowego (charakterystyczne pudło i pantografy), doczepnego oraz rozrządczego. Ciekawostką jest fakt, że cały EZT spoczywał na pięciu dwuosiowych wózkach - wagon doczepny i rozrządczy miały wspólny wózek, co pozwoliło na zmniejszenie masy zespołu trakcyjnego. Cała jednostka miała 536 miejsc, w tym 233 siedzące i rozwijała prędkość do 100 km/h.

W latach 1935-37 zbudowano łącznie 76 trójczłonowych EZT o oznaczeniu E92000, a pozostałe 4 wyposażenia elektryczne wykorzystano do budowy lekkich lokomotyw elektrycznych serii EL 200. Po wojnie odbudowano 36 EZT, którym nadano na PKP oznaczenie EW 51, zaś kolejne 10 egzemplarzy E92000 zostało przebudowane w latach 1953-54 w ówczesnej NRD (m.in. dodano szósty wózek) i otrzymało oznaczenie EW 52. Wszystkie EZT stacjonowały w lokomotywowni Warszawa Grochów.



[cd. - o walorach filatelistycznych dotyczących EW 51 - w następnym odcinku]

Kolejowe polonica (17)



Popularne "piętrusy" czyli osobowe wagony dwupoziomowe, wpisały się trwale w pejzaż polskich kolei. PKP eksploatują je wyłącznie w układzie 4-ro wagonowym. Producentem tego oryginalnego taboru są zakłady VEB WAGONBAU w Görlitz na terenie b.NRD.

W roku 1960 poczta wschodniemiecka wydała serię, gdzie na jednym ze znaczków ukazano taki właśnie zestaw wagonów, określanych w j.niemieckim jako "Doppelstockzüge" (w skrócie Do-zug). Pociąg złożony z 4 wagonów mierzy 73,4 m długości i może zabrać łącznie 846 pasażerów (340 miejsc siedzących).

Mi 804

Szerokość wagonów - 2,86 m a wysokość - 4,6. Zestaw z wagonów piętrowych może wpisywać się w łuki o promieniu do 100 m (!). Maksymalna przewidziana konstrukcyjnie prędkość - 120 km/h.



Cały skład w stanie służbowym waży ok. 197 ton. Przytoczone dane dotyczą taboru produkowanego pod koniec lat sześćdziesiątych (lecz do dziś używanego w PKP). Powyżej zamieszczamy fragment oficjalnego pisma z Ministerstwa Komunikacji PRL skierowanego w 1971 roku do producenta. Czytamy w nim m.in., że PKP w latach 1959-70 zakupiły 720 takich wagonów (czyli 180 zestawów). W dalszej części pisma wyraża się pozytywną opinię o wzmiankowanym taborze, podkreślając jego przydatność w rejonach gęsto zaludnionych (dojazdy i powroty do i z pracy), możliwość eksploatacji przy krótkich peronach, itp.

W ostatnich latach PKP zakupiły nową partię wagonów piętrowych typu DBmue o unowocześnionej konstrukcji. Przedstawia je znaczek NRD z roku 1973 (obok). Nowe wagony różnią się od starszych przede wszystkim wyeliminowaniem wspólnych trzyosiowych wózków kołowych, co umożliwia łącznie ich w dowolnie długie zestawy, od pojedynczego wagonu poczynając.

Imponujące są również osiągi eksploatacyjne. Czterowagonowy zestaw może zabrać 1352 osoby (miejsc siedzących 512), ma długość 107,2 m i waży w stanie próbnym tylko ok. 176 ton. Szerokość wagonu jest nieco mniejsza i wynosi 2,78 m, zaś wysokość trochę większa - 4,63. Tabor może jeździć z maksymalną prędkością 120 km/h, chociaż prędkość konstrukcyjna wynosi 140.

Mi 1848

O popularności wyrobów firmy z Görlitz może świadczyć fakt, iż w tej chwili na europejskich szlakach jeździ blisko 4000 piętrowych wagonów.



KATALOG

Michel
znaczków z motywem
kolejowym
15 do roku 1984

CHRL

CHINA - VOLKS-REPUBLIK cd.

NORDOST-CHINA

1947 -	21/24	S=4	()
1949 -	133/36	S=4	()
1949 -	147	P	()
1949 -	152	.	()
1950 -	184/85	S=2	()

PAKETPOSTMARKEN

1951 -	1/4	S=4	()
--------	-----	-----	----

NORDWEST-CHINA

1949 -	35/37	S=3	()
1949 -	51/53	S=3	()
1949 -	73	P	()
1949 -	77/78	S=2	()

OST-CHINA

1949 -	1/11	S=11	()
1949 -	17/27	S=11	()
1949 -	39/41	S=3	()
1949 -	48/55	S=8	()
1949 -	75	.	()

SÜD-CHINA

1949 -	4	.	()
	5	.	()
	6	.	()

SÜDWEST-CHINA

1950 -	31	.	()
	32	.	()
	33	.	()

GSZAD

TSCHAD

1972 -	542/46	S=5	()
--------	--------	-----	----

1972 -	547	.	()
	= Blok	P	()
1974 -	705	.	()
1977 -	778	.	()

DAHOMEJ

DAHOMEY

1906 -	18	.	()
	19	.	()
	20	.	()
	21	.	()
	22	.	()
1965 -	256/57	S=2	()
1968 -	359	.	()
1970 -	419	.	()
1974 -	578	.	()
1974 -	584	.	()
	= Blok	.	()
1974 -	590/93	S=4	()
1974 -	597	.	()
1974 -	Blok 41	P	()
	Blok 42	P	()

PORTOMARKEN

1967 -	42	.	()
--------	----	---	----

DOMINIKA

DOMINICA

1949 -	112	.	()
1976 -	498	.	()
	499	.	()

DOMINIKANA

DOMINIKANISCHE REPUBLIK

1902 -	107	.	()
1942 -	410/11	S=2	()
1974 -	1068	.	()
1974 -	Blok 37	P	()

DŽIBUTI

DSCHIBUTI

1977 -	194	.	()
1979 -	237/40	S=4	()
1979 -	252	.	()
1980 -	267	.	()
1980 -	Blok 14	P	()
1981 -	300/02	S=3	()
1981 -	Blok 36	P	()
	Blok 37	P	()
	Blok 38	P	()

1982 -	343	.	()
1982 -	Blok 66	P	()

EGIPT

ÄGYPTEN

1933 -	160/63	S=4	()
1957 -	499	P	()
1957 -	507	P	()

VEREINIGTE ARABISCHE

REPUBLIK

1959 -	36	.	()
1959 -	41	P	()
	= Blok	P	()
1961 -	102	.	()
1961 -	105	P	()
	= Blok	P	()
1963 -	166	.	()
1964 -	212	P	()
1977 -	729	P	()

ÄGYPTEN/BESETZUNG VON

PALÄSTINA

1957 -	90	P	()
--------	----	---	----

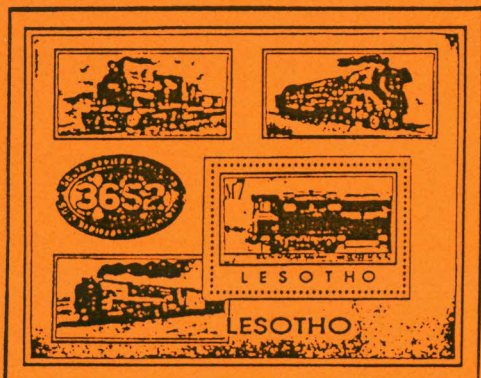
EKWADOR

ECUADOR

1908 -	167	.	()
1926 -	237/42	S=6	()
1928 -	250/52	S=3	()
1928 -	269/75	S=7	()
1930 -	302	.	()
1933 -	313	.	()
1936 -	353	P	()
1938 -	404	.	()
	405	.	()
1942 -	475/76	S=2	()
1942 -	478	.	()
	482	.	()
1944 -	514	.	()
	515	.	()
1944 -	517	.	()
	518	.	()
1944 -	520	.	()
	521	.	()
1957 -	942/51	S=10	()
1957 -	Blok 5	P	()
1957 -	Blok 6	P	()
1958 -	970	.	()
	971	.	()
1960 -	1034	P	()
1960 -	1040	P	()

nowości

- 1992. . . - MALI; [Mi1147] nadruk na zn. Mi 1071 30Fr - 110Fr - James Watt.
- 1992. . . - S.TOME E PRINZIPE; [Mi bl.270] 1 blok "MWF IBEREX '91 w Porto", most kolejowy nad Duoro.
- 1993.08.31 - LESOTHO; [] 4 zn. i blok "Pociągi afrykańskie", 20,40s,1,5m,bl.7m - parowozy i lokomotywy elektryczne.
- 1993.10.12 - IRLANDIA; [] 1 zn. z serii /4/ "Transport irlandzki" 28p - autobus przy wiadukcie kolejowym w Drogheda.
- 1993.12.17 - MADAGASKAR; [] 7 zn. i arkusik "Lokomotywy", 5,15,140,265,300,2500,ark.2000f
- 1993. . . - BRAZYLIA; [] 1 zn. z serii /4 w czwórce/ "Brasil' 93"; parowóz.
- 1993. . . - FILIPINY; [] 1 zn. 6P - poc.spalinowy.
- 1993. . . - GUJANA; [] 1 zn. z serii /9 w arkusiku/ różne tematy, 100S - japoński superekspres.
- 1993. . . - KANADA; [] 2 zn. z serii /4 w czwórce/ "II wojna światowa", 2 x 43c - wagon kolejowy, tory.
- 1993. . . - SIERRA LEONE; [] 1 zn. "Boże Narodzenie 1993", 50Le - parowóz - zabawka.
- 1994.01.18 - WIELKA BRYTANIA; [] 5 zn. "Wiek pary", 19,25,30,35,41p - parowozy, pociągi.
- 1994.05.19 - WYSPIY BOŻEGO NARODZENIA; [] 3 zn. "Parowozy", 85,95c;1,20S
- 1994.06.09 - DANIA; [] 4 zn. "Tramwaje", 3,75;4,75;5,00;12,00 Kr - tramwaje elektryczne, tramwaj konny.



Spotkanie sekcji

10 kwietnia br. odbyło się w Bydgoszczy spotkanie członków Pomorsko-Kujawskiej Sekcji Regionalnej naszego klubu. W Domu Kultury Kolejarza obok Dworca Głównego PKP spotkało się 8 Kolegów. Niewiele, ale zważywszy, iż sekcja po weryfikacji liczy 20 osób, frekwencja nie odbiegała a nawet była nieco wyższa od przeciętnej. Omówiono marcowe spotkanie w Kielcach, przeanalizowano skład osobowy sekcji oraz przedyskutowano zmiany organizacyjne wynikające z przeniesienia do Bydgoszczy siedziby klubu. Zgodzono się, aby spotkania z okresu jesiennego przełożyć od następnego roku na miesiące wiosenno - letnie.

Nowym opiekunem tematycznym z ramienia Zarządu Okręgu PZF został p. Hubert Kurczewski ze Żnina. Liczymy na bardzo dobrą współpracę, czego potwierdzeniem może być bezproblemowe zorganizowanie pokazu filatelistycznego w Muzeum Ziemi Pałuckiej (100-lecie ŻPK, patrz s.5).

Przypominam, że w przyszłym roku przypada 100-lecie Bydgoskiej i Wyrzyskiej Kolei Powiatowej. O tym, jak sekcja postanowi filatelistycznie upamiętnić ów jubileusz jeszcze nie sprecyzowano, bo tak na dobrą sprawę to nie wiadomo, czy w/w koleje jeszcze funkcjonują, czy też zostały już definitywnie zamknięte. Jeśli to ostatnie przypuszczenie okaże się prawdziwe, trudno będzie znaleźć sponsora na ewentualny datownik.

Dyrekcji ZNTK im. "Obrońców Bydgoszczy", a zwłaszcza mgr Zygrydowi Żurawskiemu dziękujemy za udostępnienie nam lokalu w zakładowym DKK.



Tp 1 na datowniku

Jednym z trzech elementów graficznych datownika, który będzie stosowany we wrześniu br. w Tarnobrzegu, jest sylwetka parowozu Tp 1. Stoi on w TG jako pomnik techniki.

Słowa uznania należą się Kol. Franciszkowi Sołdze, który z ramienia klubu nadzorował jego wykonanie. Okazało się, że w pierwotnej wersji plastik umieścił jakiś fikcyjny parowóz, będący wytworem bujnej wyobraźni. Zdecydowana interwencja

naszego Kolegi spowodowała, iż datownik skierowano do poprawki, czego efektem jest wierna kopia Tp 1. Jest to godna naśladowania postawa. Apelujemy; tam wszędzie gdzie mamy realny wpływ na projekt datownika zadbajmy, aby prezentowane obiekty kultury technicznej kolejnictwa miały charakter dokumentu a nie "radosnej" twórczości z pogranicza fantazji.

* Informujemy, że może być stosowany datownik z okazji Międzynarodowej Konferencji Rozkładów Jazdy w Warszawie we wrześniu br. Ponieważ do chwili zamknięcia numeru nie otrzymaliśmy potwierdzenia, prosimy o zweryfikowanie w/w informacji w czasopiśmie filatelistycznych.

Swego czasu EMS podał w dziale nowości, że na polskim znaczku 3203 zaznaczono linię kolejową. Sprawdzono. Linia biegnąca poziomo jest szosą łączącą libijskie Benghazi z Kairem w Egipcie.

▶ TU NIE MA linii kolejowej!



Opracowanie redakcyjne i graficzne - Krystian Żurawski, »Nowości« - Leszek Wincenciak, tłumaczenia z EMS - Robert Tomański, aktualności - Franciszek Sołga, współpraca - Artur Marsy. Adres do korespondencji - K. Żurawski, P-34 87-140 Chełmża. Wyk. Sp-nia Mieszk. w Chełmży. ● N. 155 egz. ● Cena 5800 zł