

Przejmowanie przez kolej przewozu paczek oraz korespondencji listowej (karty pocztowe nie były jeszcze w użyciu), odbywało się stosunkowo powoli co uwarunkowane było nader skromną siecią pierwszych żelaznych traktów. W miarę jednak jak przybywało linii kolejowych a co za tym idzie, połączeń z coraz większą ilością miejscowości, konne dyliżanse pocztowe poczęły tracić na pierwotnym znaczeniu.

Z filatelistycznego punktu widzenia, najbardziej interesujące są zawsze początki działalności pocztowej - bądź to na określonym terytorium, bądź związane z techniczno-organizacyjną stroną spedycji. Nie inaczej rzecz ma się z rozwojem poczty na kolei żelaznej.

Pierwsze przesyłki ekspediowane drogą kolejową nie wyróżniały się niczym szczególnym. Nie umieszczano więc na nich żadnych charakterystycznych datowników, stempli i znaków właściwych tej formie przewozu poczty. Podobnie zresztą rzecz ma się obecnie. Przesyłki przewożone ambulansami kolejowymi posiadają znak opłaty skasowany datownikiem zwykłego urzędu pocztowego. Stąd też dokładne określenie daty pierwszych przesyłek przewiezionych koleją nie jest możliwe do ustalenia, jeżeli nie zachowały się urzędowe dokumenty potwierdzające jednoznacznie taki fakt.

Rzeczywiste zaistnienie kolejowej służby pocztowej wiąże się z wprowadzeniem do eksploatacji ruchomych urzędów pocztowych czyli ambulansów kolejowych w specjalnie do tego celu przeznaczonych wagonach. Od tego właśnie momentu większość listów przewożonych koleją zaczęto znakować w sposób pozwalający zidentyfikować je, jako przesyłki poczty kolejowej. Wraz z funkcjonowaniem ambulansów zaczęły podejmować działalność urzędy pocztowe otwierane na stacjach i dworcach kolejowych.

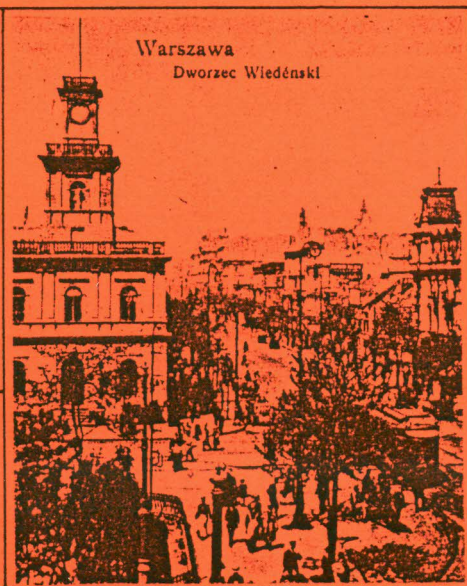
Z materiałów źródłowych (patrz, str.8) wynika, iż od chwili otwarcia pierwszych linii kolejowych do czasu uruchomienia pierwszych ambulansów i przydworcowych urzędów pocztowych miało zazwyczaj od 5 do 10 lat. Dotyczy to w zasadzie I połowy XIX wieku, bowiem w latach późniejszych poczta i kolej były już ze sobą nierozzerwalnie związane.

Podobnie było na Kolei Warszawsko - Wiedeńskiej. Uroczyste otwarcie pierwszego odcinka z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego miało miejsce w 1845 roku, a normalną, już wyspecjalizowaną działalność, kolejowa poczta rozpoczęła około 1851, z którego to czasu pochodzą najwcześniejsze zachowane i potwierdzające to dokumenty.



Widok dworca Kolei Warszawsko - Wiedeńskiej w 1845 roku.

Charakterystyczna, wschodnia wieża zegarowa przetrwała aż do 1944 roku. Na zdjęciu; róg Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich - lata międzywojenne. >



PLAN WARSZAWY - 1857



Chociaż jeszcze w połowie lat czterdziestych ubiegłego stulecia wagony pocztowe przypominały do złudzenia pudła dylżansów, o tyle już na początku lat pięćdziesiątych konstrukcje ambulansów poczyły przybierać kształt dobrze nam znanych wagonów (patrz, następna strona).

Do jednych z pierwszych typów wagonów pocztowych zaliczyć można projekt wagonu kolei warszawsko - wiedeńskiej z roku 1851. Zachowane rysunki techniczne pozwalają stwierdzić, że wagon posiadał trzy przedziały; środkowy - przeznaczony do ekspedycji pocztowej oraz dwa końcowe, z jednej strony przedział osobowy 2 klasy obliczony na 9 pasażerów, a z drugiej toaletowy. Ciężar wagonu w stanie służbowym wynosił 11,3 tony.

Projekt zaopatrzoneo w napis; „Seria B nr XX Ilość: 4. Kolej Warszawsko-Wiedeńska. Wagon pocztowo-osobowy II kl., wykonany w fabryce Pfluga w Berlinie. Przebudowany w Warsztatach Mechanicznych Kolei W.W.N-ry (wagonów) od 7401 do 7404; przydzielono kolei w roku 1851”.

Istotą umowy z roku 1857 (patrz, str.5, "Skrócone kalendarium...") był podział kompetencji poczty i kolei w eksploataowaniu ambulansów. Wagony pocztowe zakupywał i eksploatował zarząd poczty, podczas gdy zarząd kolei zobowiązywał się (odpłatnie) dbać o utrzymanie kół i podwozia w sprawnym stanie technicznym. Ten podział funkcji i zasada wzajemnej współpracy rozwinęły się we wszystkich niemal krajach Europy, na których terenie zbudowano drogi żelazne.



Mi 622

1851

SERIA B nr XX

Цилиндр паровой машины	2
Колеса паровой машины	1030 кг
Трап	100
Устройство для погрузки почты	150
Полы стальные	150
Ограждение	1500 мм
Колеса паровой машины на рельсах	3700 мм
Устройство для погрузки почты	3200 мм
Стойки для погрузки почты	1000 мм
Стойки для погрузки почты	1000 мм

1861

„Cie, Cie” de Matierels

Цилиндр паровой машины	2
Колеса паровой машины	1150 кг
Трап	11
Устройство для погрузки почты	150
Полы стальные	1500
Ограждение	1500 мм
Колеса паровой машины на рельсах	3700 мм
Устройство для погрузки почты	3200 мм
Стойки для погрузки почты	1000 мм
Стойки для погрузки почты	1000 мм

Skrócone KALENDARIUM rozwoju poczty na Kolei Warszawsko - Wiedeńskiej przedstawia się następująco;

- 1845 - otwarcie pierwszego odcinka z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego,
- 1849 - w rok po oddaniu do eksploatacji całej trasy, zarząd poczty dysponował już pierwszym specjalnym wagonem do przewożenia korespondencji,
- 1851 - DZ WW przydzielono 4 nowe wagony serii B nr XX o numerach od 7401 do 7404,
- 1857 - zawarto umowę między zarządem poczty a zarządem dróg żelaznych, gwarantującą pocztom prawo doczepiania wagonów pocztowych do pociągów osobowych za odpowiednią opłatą,
- 1860 - urzędowe tabele traktów pocztowych Królestwa Polskiego po raz pierwszy wykazują trakt żelazny oraz jego zsynchronizowanie z układem dróg bitych i zwyczajnych, DZ WW otrzymuje numer 71 (patrz niżej),
- 1861 - DZ WW otrzymuje następne 4 wagony pocztowe f-my "Cie,Cie" de Materiels z Brukseli (patrz, s.4).

WARSZAWA	
Pruszków	13
Grodzisk	27
Ruda	40
Radziwiłłów	53
Skierniewice	62
Łowicz	75
Rogów	82
Rokiciny	107
Baby (Malszowice)	112
Piotrków	133
Radomsk	177
Kłomnice	193
Częstochowa	213
Myszków	244
Zawiercie	244
Ząbkowice	262
Dąbrowa	270
Sosnowice	287
Katowice (w Prusach)	287
Mysłowice	300

Banderola z harmonogramem jazdy kolei po pierwszej drodze żelaznej na szlaku Warszawa - Mysłowice z 1860 r. wklejona do tabeli traktów pocztowych z 1860 r.

Nr traktu	Gubernia	Nazwa stacji pocztowej	Odległość w wiorstach	Rodzaj drogi	Liczba koni na stacji
71	Warszawska	Droga żelazna z Warszawy do Katowic	—	żelazna	72
		Warszawa	—		—
		Grodzisk	28		—
		Ruda Guzowska	13		—
		Radziwiłłów	11		—
		Skierniewice	11		4
		(Łowicz wiorst 20)	—		24
		Rogów	27		—
		Rokiciny	18		4
		Baby	14		—
		Piotrków	14		10
		Gorzkowice	21		—
		Radomsk	21		4
		Kłomnice	18		—
	Częstochowa	20	8		
Radomska	Myszków	29	—		
Zawiercie	9	4			
Ząbkowice	21	—			
Dąbrowa	7	3			
Sosnowice	9	—			
Katowice (w Prusach)	7	—			
Ogółem			298		

Z Warszawy do Katowic poczta listowa 2 razy dziennie a pieniężna (wioząca papiery wartościowe) raz na dzień.

Uwaga: Za granicę Królestwa mogą być posyłane tylko pieniądze w papierach, których wywóz z kraju nie jest zabroniony

Z Warszawy do Łowicza poczta listowa codziennie

1858 ~ 1874

KOLEJ WARSZAWSKO ~ WIEDŃSKA, stemple pocztowe

* Dokładny czasokres stosowania poszczególnych stempli nie jest dokładnie znany.



Stemple ekspedycyjne z numerem wagonu od 1 do 4.
Wagon nr 4 używał ok. 1870 roku stempel bez obrączki z nieco zmienioną cyfrą, co spowodowane było zużyciem stempla. Wszystkie stemple odbijano w kolorze czarnym.



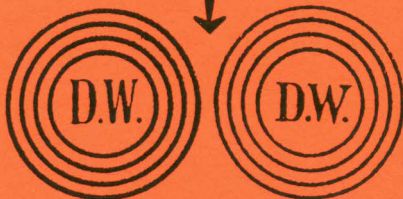
Kasowniki w wagonach służące do unieważniania znaków opłaty;

- a) kropka o śred. 2 mm dla amb. 1, 2
- b) kropka o śred. 3 mm dla amb. 1, 2, 3
- c) kropka o śred. 3, 25 mm dla amb. 4

Wszystkie kasowniki w kolorze czarnym, typ "c" znany także w b. czerwonej.

Stempel używany w przedziałach pocztowych wagonów pasażerskich (b. czarna);

I typ większe litery
II typ mniejsze litery
Odbitki znane tylko na rosyjskich znaczkach.



Urząd pocztowy na dworcu Warszawa używał do 1874 roku do unieważniania znaków opłaty kasownika z literami BW, o bok którego dostawiano datownik;

Ekspedycja/Poczt/Dworzec/Warszawa.
Znany w kolorze czerwonym i czarnym.

Upadek powstania styczniowego (1863) zakończył samodzielną, niepodległą działalność poczty polskiej, którą wcielono organizacyjnie do ogólnorosyjskiego Cesarskiego Głównego Zarządu Pocht.

Od tego też momentu, na DŻWW pojawiają się stemple rosyjskojęzyczne, które systematycznie zaczynają zastępować polskie.



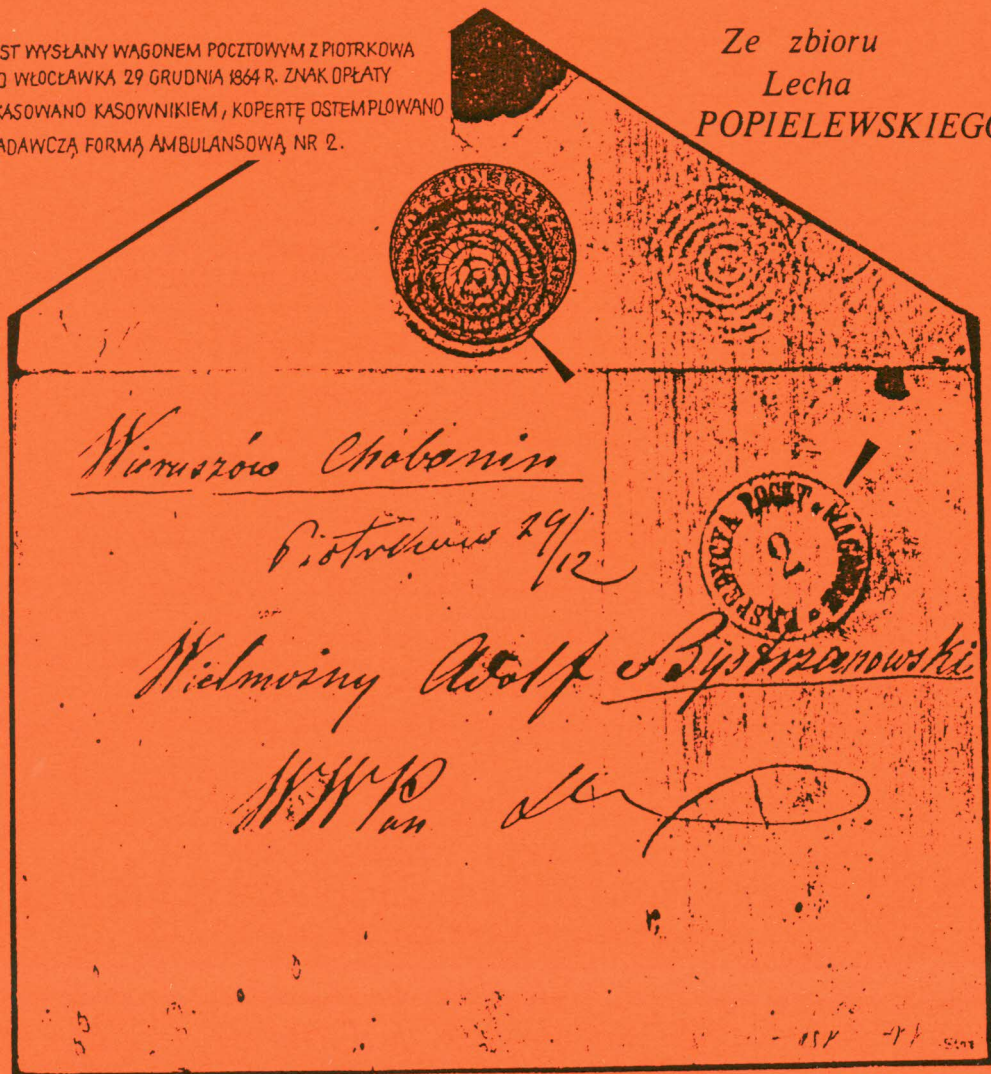


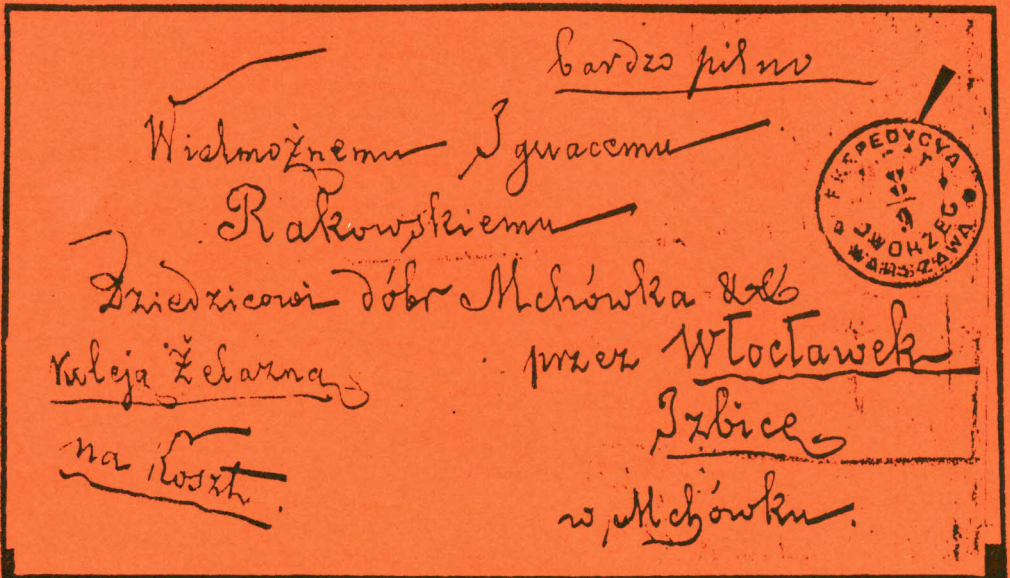
Datownik okolicznościowy stosowany w Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu w 1989 roku zawiera jako element graficzny dwa stemple używane na Kolei Warszawsko - Wiedeńskiej. "Stempel na stemplu" to jeszcze większa rzadkość niż "znaczek na znaczkach".

Dodajmy jeszcze, że wzmiankowany datownik upamiętnił wystawę, na której zaprezentowano eksponat "Stemple i erki poczt działających na terenach kolejowych Polski" autorstwa Janusza i Zbigniewa Koputów.

LIST WYSŁANY WAGONEM POCZTOWYM Z PIOTRKOWA
DO WROCŁAWKA 29 GRUDNIA 1864 R. ZNAK OPŁATY
SKASOWANO KASOWNIKIEM, KOPERTĘ OSTEMPLOWANO
NADAWCZĄ FORMĄ AMBULANSOWĄ NR 2.

Ze zbioru
Lecha
POPIELEWSKIEGO





FORMA STEMPŁA „DWORZEC WARSZAWA” BYŁA STOSOWANA NA WYSŁANYCH LISTACH | ze zbioru
W KIERUNKU WIEDNIA LUB BYDGOSZCZY. POŚPIESZNY LIST PRZEŚŁANY 8 WRZEŚNIA 1865. | L. Popielewskiego

* Opracował redakcyjnie i graficznie **Krystian Żurawski**

Panu L. Popielewskiemu za pomoc okazaną przy redakcji
biuletynu wyrażam podziękowanie

Autor

MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

1. Katalog Specjalizowany Znaków Poczтовых Ziem Polskich, 1990, t.2.
2. Ilustrowany Katalog Znaczków Polskich, 1969, rozdz. III.
3. Geneza i rozwój komunikacji pocztowej na ziemiach polskich,
L. Zimowski, WKŁ 1972.
4. Przewodnik po Warszawie z planem miasta ozdobionym 10-cią rycinami na
stali ułożony przez F.M. Sobieszczańskiego - 1857 (reprint - WAF 1984).
5. Warszawa nieznana, J. Kasprzycki, KAW 1982.



BIULETYN SPONSORUJE:

**ZWIĄZEK ZAWODOWY
MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE
ZAKŁAD TABORU BYDGOSZCZ**

wykonanie: Sp-*nia* Mieszk. w Chełmży
nakład - 160 egz.

☉
numer
bez-
płatny