

POLSKI ZWIĄZEK FILATELISTÓW
OKRĘG BYDGOSKI

*Klub
Zainteresowań*



Kolejnictwo

ILUSTROWANY BIULETYN TEMATYCZNY

Pismo filatelistów tematyków komunikacji szynowej



W 100-LECIE
TRAMWAJU W ŁODZI

4 • 1998 GRUDZIEŃ 42

ROK XI

WYDAWNICTWO WYRÓŻNIONE MEDALEM PZF
„ZA ZASŁUGI DLA ROZWOJU PUBLIKACJI FILATELUSTYCZNYCH”



NIEWAŻNE „CO”, WAŻNE „JAK”

Niewątpliwie najważniejszym wydarzeniem mijającego roku dla wszystkich filatelistów, był XVII Zjazd PZF w Szczecinie. Tak już jest, że każde szanujące się stowarzyszenie traktujące poważnie swoich członków, zgodnie z ogólnie przyjętymi zasadami współżycia społecznego, którego wyznacznikiem są demokratyczne reguły postępowania, zwołuje i przeprowadza walne zgromadzenia osób zrzeszonych bądź ich przedstawicieli, aby rozliczyć się z dokonanej kadencji, wybrać nowe władze i określić najważniejsze zadania na przyszłość. Od pewnego czasu, a konkretnie od 1990 roku, gdy w kraju nastąpiły zasadnicze przemiany ustrojowe, każdy kolejny Zjazd Polskiego Związku Filatelistów budził autentyczne zainteresowanie, nierzadko naznaczone emocjami. I nic dziwnego. Związek stanął w obliczu wielu skomplikowanych problemów, z którymi należało by się uporać w najbliższym czasie. Jednak najbardziej zauważalnym symptomem nowej sytuacji są systematycznie malejące szeregi PZF. O ile pod koniec lat osiemdziesiątych była to imponująca liczba blisko 300 tys. członków, to już w roku 1994 ich ilość zmalała do 140 tys., zaś stan na początek obecnego roku, to niewiele ponad 70 tys. Oczywiście jest, że proces ten nie ustał z dnia na dzień i trwa nadal. Ponieważ nikt nie chce być autorem samospełniającej się przepowiedni, dlatego dalsze dywagacje na ten temat pozostawmy na uboczu.

Jednak nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło – głosi znane porzekadło. Wraz bowiem ze zmniejszaniem się liczby członków, rośnie jakość i poziom Związku. Wszyscy zgodnie potwierdzają to, co widać gołym okiem. Powstają nowe, wartościowe eksponaty, rozkwitła nam niebywale literatura wydawana przez rozliczne ogniwka PZF, coraz bardziej widoczna jest obecność Klubów Zainteresowań. Rezygnują z przynależności do Związku przede wszystkim tzw. abonamentowicze. Ich jedynym zajęciem był ckwartalny odbiór znaczków, których nawet nie było czasu przełożyć do klasera. Pękł raz na zawsze męt, że znaczki to świetny interes; wystarczy brać co dają, odłożyć na półkę, a w przyszłości to ho, ho! Nic z tego. Aż przykro obserwować reakcje osób na wiadomość, że zbierane systematycznie kasowane znaczki z abonamentu są nie do sprzedania. Ba! Trzeba się sporo nachodzić, żeby znalazł się chętny na „czyste” i to pod presją upustu, który zamienia teoretyczne katalogowe wylczenia w przygnębiający rezultat ostateczny. Owszem, na handlu znaczkami i walorami pocztowymi można zarobić, ale trzeba w tym celu nabyć dużej wiedzy i znajomości tematu, żeby wiedzieć co, gdzie i za ile kupić oraz komu i kiedy odsprzedać.

Zdaje się, że powraca do użycia nieco zapomniany zwrot – prawdziwy filatelista. To ten, który w zbieraniu znaków pocztowych widzi sens własnej samorealizacji. Dla którego znaczek, datownik, całostka, całość, to dopiero początek drogi, baza do dalszego rzeczywistego zgłębiania tajników poczty i wybranego tematu. Już dawno odkryto, że nie ważne co się zbiera, tylko jak. No właśnie, jak? Uważam, że na to pytanie dają sensowną odpowiedź Kluby Zainteresowań, które – proszę zauważyć, z ogólnego kryzysu lat 90-tych wyszły obronną ręką i bez wątplenia stanowią ożywczy akcent w PZF. Myślę, że pewne rozwiązania i doświadczenia, których się dopracowały, mogłyby zostać z pożytkiem wykorzystane w Związku. Ale to już temat do następnego biuletynu.

ŁÓDZKI ROZMACH

Nasi łódzcy Koledzy; **Arkadiusz Rejter** i **Ireneusz Kołaciński**, podobnie jak cztery lata temu, dosłownie przeszli samych siebie! Kolejnemu 33. Ogólnopolskiemu Spotkaniu KZ PZF "KOLEJNICTWO", nadano ponownie nadzwyczaj atrakcyjną oprawę. Na przybyłych w kameralnej salce Ośrodka Kultury "Górna" oczekiwały na stolikach rozmaite suweniry przekazane uczestnikom spotkania przez Dyрекcję MPK w Łodzi; foldery z okazji 100-lecia tramwaju, okolicznościowe znaczki do przypięcia a także bardzo ładne, oryginalne torby reklamówki z nadrukami tramwajów.

Spotkaniu towarzyszyło wiele dodatkowych akcentów; wystawa eksponatu **Pawła Korcza** poświęconego tematyce tramwajowej, ekspozycja fragmentu zbioru kart telefonicznych **Artura Marsy**, na których ukazano motyw kolejnictwa, można było również obejrzeć modele kolejowe w skali HO a także zerknąć na video, gdzie prezentowano film o kolejach w Szwajcarii. Wystawiono też zbiór exlibrisów kolejowych pochodzących z kolekcji **Mirosława Wojalskiego** oraz ... biletów tramwajowych zebranych przez **Pawła Szybilskiego**. Jeśli do tego dodamy, że cały czas funkcjonowało stoisko z walorami filatelistycznymi, jak zwykle non stop trwało spotkanie wymienne i odbywały się koleżeńskie rozmowy oraz dyskusje, to mamy pełny obraz tego, co działo się w Łodzi. Na spotkanie przybył i był obecny przez cały czas prezes Zarządu Okręgu w Łodzi **dr Władysław Farbotko**. Byli także obecni Goście z MPK i Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi; **Włodzimierz Hyży** oraz **Wojciech Dębski** – autorzy przepięknych kartek z sylwetkami łódzkich tramwajów, o których wspomnieliśmy w poprzednim biuletynie. Ostatnim punktem programu było zwiedzenie pobliskiej zajezdni, gdzie co prawda nie było akurat zabytkowych wozów, ale Koledzy mogli zaznajomić się z wieloma problemami związanymi z bieżącą eksploatacją tramwajów. Tradycyjnie nie zawiódł **Kol. Ryszard Smulkowski** i na fotografii uwiecznił nasze spotkanie.

Jedynym "obiektywnym" mankamentem było to, że niestety, Dworzec PKP i ulicę Siedlecką w Łodzi dzieli dość znaczna odległość (5 km), stąd część Kolegów chcąc pewnie i spokojnie wrócić do domu, musiała z okładem prawie godziny wcześniej opuścić spotkanie.

Słowa podziękowania Klub składa Dyrektorowi Ośrodka Kultury "Górna" **mgr Jackowi Ślęzakowi** za udostępnienie pomieszczeń a także prezesowi Zarządu MPK w Łodzi **Czesławowi Rydeckiemu** za objęcie Honorowego Patronatu nad naszą imprezą. Dziękujemy Dyrekcji Okręgu Poczty w Łodzi za wydanie pamiątkowych kartek oraz **Stanisławowi Dacykowi** – prezesowi KZ "FRANKOTYP" za ofrankowanie kart dla klubu, które wraz z niniejszym biuletynem Koledzy otrzymują. Miłą i cenną czasowo niespodziankę sprawił jak poprzednio **Kol. Stanisław Kędzior**, który dysponując własnym środkiem lokomocji, sprawnie dowiózł i odwiózł prezesa klubu z dworca i na dworzec. **Wszystkim jeszcze raz serdecznie dziękujemy za dobrą wolę i zaangażowanie.**

Rozczarowała może nieco frekwencja (15 osób), ale jak się okazuje, rządzi się "ona" niezbadanymi wyrokami niebios. Łódź powitała i pożegnała Kolegów piękną, ciepłą i słoneczną pogodą.



Stoją od lewej; Władysław Farbotko, Franciszek Musal, Krystian Żurawski, Kazimierz Zwoliński, Rafał Zygnerski, Jacek Kowner i Paweł Korcz.

AKTUALNOŚCI

1 Bank Informacji Klubowej. Do tej pory wpłynęły 42 ankiety. Rozpoczyna się ich opracowywanie. Przewidywany termin ukończenia prac - półrocze 1999 r. Prawdopodobnie będzie to jednorazowe wydawnictwo w formie dodatku luzem do biuletynu.

2 Archiwum klubowe. Na następnym spotkaniu zostaną przedstawione szczegółowe ustalenia w formie załącznika nr 3 do Regulaminu Klubu.

3 Nowy rejestr Członków klubu. Z dniem 30 września 1998 r. definitywnie zakończył "życie" rejestr założony w 1985 roku przez pierwszego prezesa klubu J.Koputa. Będzie to napewno dokument archiwalny nr 1. Rejestr założono w segregatorze z indywidualnymi kartami umieszczonymi w tzw.koszulkach. Z tego tytułu, ze wszystkich klubowych kont zostanie potrącona kwota w wys.30 gr, związana z kosztami założenia nowego rejestru.

4 NASTĘPNE SPOTKANIE w KONINIE

Termin podamy w marcowym IBT. Honory Gospodarza pełnił będzie Kolega Bolesław Głowacki z Koła.

OGŁOSZENIA

☐ Komplet kart z ilustracjami i opisami historyczno-technicznymi łódzkich tramwajów, można nabyć pisząc na adres;

◆ Włodzimierz Hyży, , 93-478 Łódź.

Do tej pory ukazały się 3 komplety, w przygotowaniu 2 pozostałe.

☐ Orientacyjna cena za 1 komplet - 5 zł plus koszty wysyłki.

☐ Tomasz Roszkowski z Elbląga (PNA 82-300), , poszukuje walców kolejowych (znaczkki, bloki, stemple), wymiana.

☐ Stanisław Skonecki, 81-402 Gdynia,

pilnie

☐ zakupi polskie karty całostki; Cp 22 I, Cp 22 II, Cp 27, wszystkie w stanie czystym.

SKARB ENTUZJASTY - cd.

Nowe Sygnały, nr 29/98

W numerze 18. „Nowych Sygnałów” z 3 maja br. w materiale pod tytułem „Skarb entuzjasty” opublikowaliśmy wykaz adresów znanych nam klubów, stowarzyszeń, kół skupiających miłośników dróg żelaznych. Uzupełniamy go danymi i adresami, na które natknęliśmy się czytając 3. numer „Świata Kolei”.

◆ Bydgoski Klub Miłośników Kolei Żelaznych, ul. Lelewela 47 m. 32, 85-638 Bydgoszcz, prezes Andrzej Chudziński.

◆ Wschodnie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, ul. Olchowa 5 m. 66, 20-355 Lublin, prezes Marcin Waciński.

◆ Towarzystwo Kolei Wąskotorowych w Opalenicy, ul. Świebodzińska 24, 60-162 Poznań, prezes Maciej Zeidler.

Wymienione organizacje są zrzeszone w Polskim Związku Modelarzy Kolejowych i Miłośników Kolei. Poza tą organizacją działają entuzjaści komunikacji miejskiej w Poznaniu - Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, tel. (0-61) 869-93-61 i w Warszawie - Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej, tel. (0-602) 65-20-92. ant.

◆ Od siebie dopisujemy jeszcze jedno stowarzyszenie; Bielskie Towarzystwo Tramwajowe, ul. Sukiennicza 7 (Muzeum Techniki i Włókiennictwa), 43-300 Bielsko Białe, prezes Tomasz Pałkoń.



(...) W ciągu ostatnich kilku lat bardzo modne stało się prezentowanie poglądu, że najbardziej efektywny, tani, punktualny (tu można dopisać jeszcze wiele prawdziwych i wymyślonych zalet) jest przewóz ładunków pocztowych taborem samochodowym. Kto myśli inaczej, ten siłą rzeczy nie nadąży za rzeczywistością, nie potrafi nowoczesnie myśleć, itd. itp. A przecież wystarczy przyrzeć się faktom. Transport kolejowy spełnia nieco inne zadanie niż transport samochodowy. Wagon pocztowy jest przecież rozdzielnią i ekspedycją na kółkach. Sieć kolejowa jest o wiele mniej podatna na ujemne wpływy atmosferyczne niż transport drogowy. No i wreszcie ... nie mamy armat! Autostrady praktycznie nie istnieją, a kiedy ruszy ich budowa, tego nie wie nikt! Obecnie istniejące drogi nie gwarantują sprawnego przemieszczania ładunków. Jakikolwiek karambol na trasie powoduje kilkugodzinne opóźnienia w obiegu kursów. Niektóre trasy nawet w nocy są trudno przejezdne. W roku 1996 zrezygnowaliśmy z transportu kolejowego w relacji Poznań-Szczecin, uruchamiając w to miejsce nocny kurs samochodowy. Po kilku miesiącach musieliśmy z niego zrezygnować. Opóźnienia w granicach 60-70 minut były normą. Przyczyna bardzo prozaiczna - bardzo duży ruch tranzytowy do drogowych przejść granicznych na granicy zachodniej.

A teraz słów kilka o kosztach.

Pani dr Wolska stwierdza, że korzystanie z transportu kolejowego na krótkich odcinkach to rozbój w biały dzień. Czy aby na pewno? Przewiezienie np. 5 worków z przesyłkami listowymi na odległość 30 km samochodem Citroëen C15 kosztuje 31,90 zł, pociągiem zaś 6,97 zł. Różnica nieduża, ale jest. Oczywiście na korzyść tych rozbójników z PKP.

Nie ulega kwestii, że najszybszym środkiem transportu jest samolot. Jego użycie daje gwarancję szybkości i bezpieczeństwa. Jest to jednak transport dość drogi i może być używany do przewozu przesyłek priorytetowych (EMS POCZTEX) oraz w relacjach między dużymi ośrodkami opiniotwórczymi tam, gdzie image Poczty powinno budzić jednoznaczne skojarzenia: „To firma, na której mogę polegać”.

Natomiast dążenie do minimalizacji kosztów transportu nie może być jedynym kryterium decydującym o jego doborze. Trudno nie zgodzić się z tezą, że np. Królewska Poczta w Wielkiej Brytanii czy Poczta Holenderska nie liczą skrupulatnie pieniążków. A w tych krajach istnieją przecież sieci pociągów pocztowych. Nie jest też tajemnicą, że w godzinach nocnych Poczta Francuska przewozi ładunki specjalnymi pocztowymi pociągami TGV. Zresztą, po co szukać tak daleko. W tym samym numerze „Poczty Polskiej” na stronie 10 znajduje się (jakkżę znamienne) informacja, że Poczta Niemiecka, tak chętnie przez nas naśladowana, razem z UPS zamierza stworzyć sieć przewozów kolejowych i być może rozszerzy te przewozy na ...Polskę.

Czy i wówczas cudze będziemy chwalić?

Pozostaję z wyrazami szacunku

Jerzy Borusiewicz

Biuro Komunikacji Pocztovej CZPP



Cesarsko-królewskie wojska kolejowe na ziemiach polskich w czasie I wojny światowej

Przedruk z *HBBF* 3/4 *1997

Cz.1

W latach Wielkiej Wojny 1914-1918 na ziemiach, które weszły później w skład II Rzeczypospolitej, przebywało bezspornie dziesiątki tysięcy mężczyzn z Czech i Moraw w austriackich uniformach wojskowych. Wielu z nich przejeżdżało tylko przez te ziemie udając się dalej na wschód na front rosyjski, inni odbywali tu służbę m.in. jako żołnierze wojsk kolejowych lub brali udział w różnych formach zabezpieczenia linii kolejowych. To właśnie sieć dróg żelaznych (niem. Eisenbahn) była w owych czasach niezwykle ważna i dla wojska wprost niezbędna.

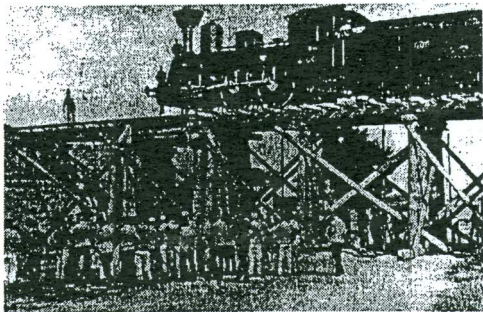
Austriacki sztab generalny nabrał przekonania o użyteczności transportu kolejowego już w 1866 r., kiedy to właśnie w Czechach i na Morawach wykorzystano linie kolejowe do dyslokacji wojsk, co okazało się kilkakrotnie szybsze niż przesuwanie wojsk pieszo lub transportem konnym. Dlatego w położonym na wschód od Wiednia Korneuburgu przypomina się i dzisiaj jeszcze, że na przełomie wieku utworzony tu został pierwszy pułk kolejowy (niem. Eisenbahn-

regiment - fot. 1). W pułku tym służyło wielu Czechów a z całą pewnością także i Polaków. Dla mnie ten pułk jest także interesujący z tego powodu, że po rozpadzie monarchii austro-węgierskiej w latach 1918-1919 jeździli do Korneuburgu żołnierze nowo powstających państw i odbierali przydzielony im po podziale sprzęt kolejowy. Czesi przywozili go do Pardubic, gdzie utworzono 1 pułk kolejowy Armii Czechosłowackiej, który stacjonował tu przez wiele lat. A ja właśnie mieszkam w Pardubicach i stąd ta historia jest mi bliska. Niewątpliwie w Korneuburgu sprzęt odbierać musieli także Polacy.

Według żołnierzy-kolejarzy, musiały istnieć także inne służby, które zabezpieczały sprawny przebieg transportów wojskowych, strzegły bezpieczeństwa linii kolejowych, mostów, tuneli i dworców. Istniały także wojskowe warsztaty kolejowe, lokomotywownie itp. Na zapleczu frontu wschodniego budowano linie wąskotorowe obsługiwane przez lokomotywy parowe bądź też przez zaprzęgi konne. Wielka ilość transportów wojskowych wiodących przez Polskę, wymagała sprawnego zarządzania całym tym ruchem kolejowym i przygotowywania odpowiednich składów pociągów.

Dużą część powieści Jaroslava Haška „Przygody dobrego wojaka Szwejka” jest poświęcona opisom jak 91 pułk piechoty i jego 11 kompania marszowa podróżowała wojskowymi eszelonami z Czeskich Budziejowic do Wiednia i dalej przez Węgry aż na wschód dzisiejszej Słowacji, później przez Słowację i nie istniejącą już dzisiaj trasą kolejową przez Przełęcz Łupkowską do ówczesnej Galicji.

Nawet i dzisiaj nie jest specjalnie trudno znaleźć korespondencję z tamtych czasów, którą do Czech wysyłali żołnierze c.k. armii z terenów objętych później granicami II Rzeczypospolitej.



Fot. 1. Wyblakła już nieco fotografia pokazuje działalność pułku kolejowego w Korneuburgu, a opis zdjęcia brzmi: „K.u.k. Eisenbahnregiment - Belastungsprobe” (C.k. Pułk kolejowy - próba obciążenia).

A właśnie takie listy i kartki pocztowe najlepiej ukazują, co wszyscy ci piszący wojacy robili i gdzie służyli „cesarzowi panu”. Przykładów jest zatem wiele.

Korzystając z pośrednictwa węgierskiej poczty polowej nr 165, Czech - artylerzysta pisał do Kouřimi k. Kolina z Kowla przez który przejeżdżał jego eszelon. Na fot. 2 widoczny jest stempel z godłem Austro-Węgier i napisem „K.u.k. Bahnhofskommando / Kowel” (Cesarско-królewska Komenda Dworca w Kowlu). *cdn



Fot. 2

Z ŻALEM ZAWIADAMIAMY, ŻE ...

...31 maja 1997 roku, przeżywszy 130 lat i 61 dni, odeszła od nas na zawsze Poczta Kolejowa w Hamburgu. Tej mniej więcej treści filatelistyczny nekrolog można było znaleźć na pamiątkowej kopercie, której autorami są prawdopodobnie hamburscy pocztowcy, niewykluczone, że akurat filateliści. Nadruk, jak przystało na tak smutną wiadomość, wykonano całkowicie w czerni, w grubej żałobnej ramce. Na przesyłce odcisnięto stempel ambulansu relacji Hamburg - Frankfurt z pociągu nr 39075 w dniu 30 maja, a więc w przeddzień likwidacji poczty kolejowej w Niemczech. Pisaliśmy o tym wcześniej na naszych łamach (IBT 37, s.8) a także i o tym, że podobny los spotkał niedawno Szwojce.

Nadruk ten jest również dobrym pomysłem zwracającym uwagę filatelistom, że podobnymi okolicznościowymi wydawnictwami można upamiętnić nie tylko rocznice i jubileusze, lecz także wydarzenia, które na naszych oczach odchodzą bezpowrotnie do historii. Szkoda, że w polskiej filatelistyce mało jest podobnych walorów będących kroniką bieżących wydarzeń.

**Letzte Bahnpost
ab Hamburg**



130 Jahre und 61 Tage



Bahnpostamt
Hamburg



1.4.1867 - 31.5.1997



100

Wolfgang Leibe
Burgstädter Str. 44

09228 Wittgensdorf



Tory w Internecie

Transport szynowy to także tramwaje. Po drugiej stronie Bałtyku pamiętają także o nich filatelści i Internauci.



Göteborg - 1900
Główny port handlowy

Na stronie filatelistycznej poczty szwedzkiej odnajdziemy w katalogu 1995 roku serię znaczków poświęconą tramwajom w Szwecji. Kiedyś w tym kraju w 12 miastach można było stanąć tuż za motorniczym. Dziś już tylko możemy je spotkać w Göteborgu i Norrköping, na



Norrköping - 1905
Port nad Bałtykiem

dwóch podmiejskich liniach Sztokholmu i w muzeum tramwajów w Djurgarden Park w Sztokholmie. Pięć znaczków zaprojektował na podstawie fotografii Rolf Erikson, wygrawerował Zlatko Jakus. Wyemitowano je 12 maja 1995 roku.

www.posten.postnet.se



Helsingborg - 1921
Port w cieśninie Sund



Kiruna - 1958
Lapońskie miasto na północy kraju



Sztokholm - 1967
Stolica i największe miasto



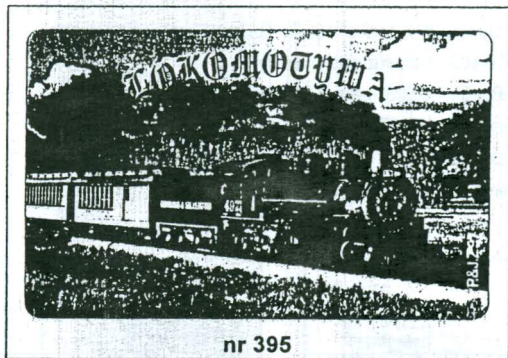
W sąsiedniej Finlandii na stronach Kari Paananena odnajdziemy wiele znaczków, kart, stempli związanych z komunikacją szynową w tym kraju. Obok widzimy kartkę z heleskim tramwajem konnym i znaczkiem (Michel 1052). Znaczek wyemitowano 23 maja 1998 roku.

JACEK KOWNER

KOWNER@POLANDMAIL.COM



POLSKIE KARTY TELEFONICZNE Z MOTYWAMI KOLEJOWYMI



nr 395

wydane zostały dopiero dwie karty telefoniczne (obie o nominale 25 jednostek). To raczej niewiele, zwyczajny na popularność tematyki kolejowej na kartach innych operatorów telekomunikacyjnych na świecie¹.

Pierwsza polska karta telefoniczna z motywem kolejowym (nr 395²) została wydana w listopadzie 1997 roku w nakładzie 3.600 szt.³ Zatytułowana zdawkowo - „Lokomotywa” - przedstawia amerykański pociąg retro z początków XX wieku. Miłośnicy kolei zadadzą pewnie pytanie, dlaczego karta ta przedstawia raczej obcy im widok, skoro możemy poszczycić się ponad 150-letnią historią kolei na ziemiach polskich. Odpowiedzi należy upatrywać w charakterze omawianej karty - należy ona do tzw. wydań prywatnych, wykonanych przez TP SA na zamówienie, podobnie jak karty reklamowe. Twórcą karty jest łódzki kolekcjoner - Paweł Zieliński (stąd też inicjały w prawym dolnym rogu karty), który nie mając z kolejniem nic wspólnego, wydał kartę o temacie nieobecnym dotąd na polskich kartach, licząc na zainteresowanie ze strony kolekcjonerów.

Druga ze wspomnianych kart (nr 457), wydana w marcu 1998 roku w dużo wyższym nakładzie - 274.500 szt., ukazuje dworzec PKP w Częstochowie. Dokładniej jest to Pawilon Zachodni budynku dworca kolejowego Częstochowa Osobowa, oddany do użytku podróżnych w listopadzie 1996 roku. Ten nowoczesny obiekt został w maju 1997 r. uhonorowany nagrodą specjalną w wojewódzkim konkursie budowlanym⁴.

Nieobecność tematyki kolejowej na polskich kartach telefonicznych to również po części wina Polskich Kolei Państwowych, które nie dostrzegają możliwości reklamowych, jakie niesie ze sobą ten „kawałek plastiku”. Pozostaje jednak mieć nadzieję, że PKP wezmą przykład z DB czy SNCF, które od lat promują w ten sposób swoje nowoczesne usługi.



Nr 457

Bibliografia:

¹ Artur Marsy, *Kolej na kartach telefonicznych*, Katalog II Łódzkiej Wystawy Kart Telefonicznych, 1998.

² Monika Cwikowska, Wojciech Cwikowski, *Polskie Karty Telefoniczne. Katalog '98*. Bielsko-Biała 1998.

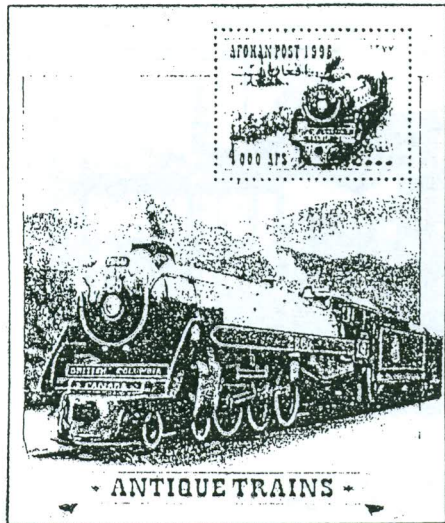
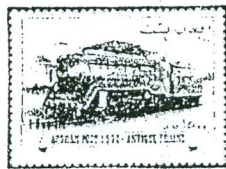
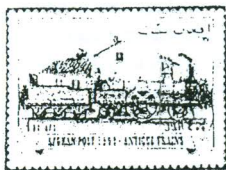
³ *Polskie Karty Telefoniczne 98*. Zakład Handu TP SA, 1998.

⁴ *75 lat Śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych*. Katowice 1997.

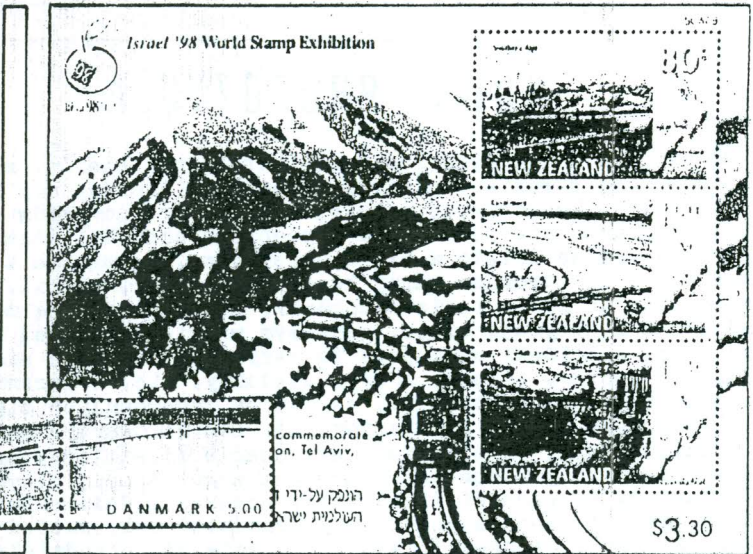
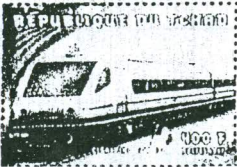
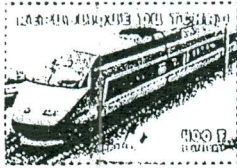
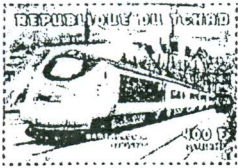
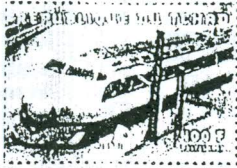
N O W O Ś C I



- 1998.03.12 - RFN; [] 1 zn. "Gmachy parlamentów w landach" 110pf - budynek Landtagu w Monachium, szyny tramwajowe.
- 1998.05.04 - WĘGRY; [Mi 4502] 1 zn. "100. rocznica urodzin György Jendrassika" 100Ft - G. Jendrassik, w tle pociąg.
- 1998.05.15 - AUSTRIA; [Mi 2255] 1 zn. "100 lat kolei Ybbstal" 6,50S - parowóz wąskotorowy Yv 2.
- 1998.06.12 - AUSTRIA; [] 1 zn. "100 lat kolei górskiej Postling" 6.50S - wagon silnikowy.
- 1998.06.18 - LUKSEMBURG; [] 2 zn. w bl. "WF Juvalux'98" bl.16/80F - trasa kolejowa w stolicy.
- 1998.09.27 - WŁOCHY; [Mi 2527] 1 zn. "Film włoski" 800l - przedział kolejowy w scenie z filmu "Czerwony sygnał".
1998. . - AFGANISTAN; [] 6 zn. i blok "Lokomotywy" 400, 600, 800, 1000, 1200, 1500Af bl.4000Af
- różne parowozy



1998. - AUSTRIA; [] 1 zn. "100. lat kolei Pinzgau" 6.50S - wagon silnikowy.
 1998. - CZAD; [] 6 zn. w ark. i blok "Pociągi" 6 x 400F, bl. 2000F - różne nowoczesne pociągi.
 1998. - DANIA; [] 2 zn. w pasku z przywieszką w środku "Otwarcie mostu kolejowo-drogowego" 2 x 5 Kr - widok mostu.
 1998. - GAMBIA; [] 6 zn. w ark. i blok "Lokomotywy" 6 x 5D, bl. 25D - lokomotywy i wagony silnikowe z różnych państw.
 1998. - GHANA; [] 6 zn.; i blok "Lokomotywy" 300, 500, 800, 1000, 2000, 3000c, bl. 5500c - nowoczesne lokomotywy.
 1998. - GHANA; [] 9 zn. w ark. i blok "Lokomotywy" 9 x 800c - lokomotywy spalinowe i elektryczne.
 1998. - NOWA ZELANDIA; [] 3 zn. w bloku WF Izrael, 80c/1.00S/1.50S - różne pociągi z N. Zelandii.



1998. - ST. VINCENT I GRENADYNY; [] 8 zn. w ark. "Lokomotywy" 8 x 1.10S - różne parowozy z Anglii i Hiszpanii.
 1998. - ST. VINCENT I GRENADYNY; [] 8 zn. w ark. Lokomotywy" 8 x 1.10S - różne parowozy z Anglii, Francji i Afryki Południowej.
 1998. - ST. VINCENT I GRENADYNY; [] 2 bloki Lokomotywy" 2 x 5S - parowozy z Wyspy Man i Anglii.
 1998. - ST. VINCENT I GRENADYNY; [] 5 zn. Lokomotywy 10, 20, 50, 90c, 1.10S - różne parowozy z Anglii, Hiszpanii i Niemiec.
 1998. - WENEZUELA; [] 1 zn. z arkusika 110Bs - metro.
 1998. - WIELKA BRYTANIA - WYSPA MAN; [] 4 zn. i blok "125 lat kolei na Wyspie Man" 21, 25, 31, 63p, 2 zn. w bloku /1A + 25p/ - różne parowozy. Znaczkzy zostały wydane również w dwóch arkusikach.
 1998. - WYSPYŚW. TOMASZA I KSIĄŻĘCA; [] Nadruk nowej wartości na zn. Mi. 1159/60Db 500Db - stacja kolejowa Roca Sundy.

Katalog
Michel
znaczków z motywem kolejowym
do roku 1984

30

ZAIR

ZAIRE

1980	622/29	S=8	<input type="checkbox"/>
1980	630	P	<input type="checkbox"/>
	=Blok 10		<input type="checkbox"/>
1980	638	x	<input type="checkbox"/>
1980	694	x	<input type="checkbox"/>
	695	x	<input type="checkbox"/>
	697	x	<input type="checkbox"/>

1984	700	x	<input type="checkbox"/>
	848	x	<input type="checkbox"/>

ZAMBIA

SAMBIA

1968	49	x	<input type="checkbox"/>
1974	127	x	<input type="checkbox"/>
1975	145	x	<input type="checkbox"/>
1976	168/71	S=4	<input type="checkbox"/>
1976	172/75	S=4	<input type="checkbox"/>
	=Blok 4		<input type="checkbox"/>
1983	285	x	<input type="checkbox"/>

ZANZIBAR

SANSIBAR

1949	202	x	<input type="checkbox"/>
------	-----	---	--------------------------

ZIMBABWE

SIMBABWE

1983	285	x	<input type="checkbox"/>
------	-----	---	--------------------------

ZŁOTE WYBRZEŻE

GOLDKÜSTE

1948	125	x	<input type="checkbox"/>
1949	134	x	<input type="checkbox"/>
1953	143	x	<input type="checkbox"/>

K O N I E C

W następnym biluletnie zamieścimy index alfabetyczny katalogu zawierający m.in. informację, w których numerach IBT zamieszczono poszczególne państwa.

NOWA PROPOZYCJA

W związku z zakończeniem druku katalogu Michel'a, zwolniło się miejsce na ostatniej stronie biuletynu. Jest więc okazja, aby zapoczątkować nowy stały dział. Po dłuższej selekcji rozmaitych pomysłów wybrałem tematykę, która coprawda nie jest w stu procentach pochodną filatelistyki, ale mimo wszystko bardzo blisko z nią spokrewniona, zwłaszcza z pocztą. Chodzi konkretnie o ilustrowane karty korespondencyjne, czyli... widokówki. Rzecz jasna, mam na myśli takie widokówki, które zawierają motyw kolejowy (tramwajowy) i legitymują się... sędziwym wiekiem. Inaczej mówiąc; stare i bardzo stare widokówki ukazujące to wszystko, co wiąże się z kolejnictwem; pociągi, dworce, tunele, mosty, wiadukty, etc. Zbieranie widokówek określane jest mianem kartofilii, zaś osoby interesujące się tym rodzajem kolekcjonerstwa nazywa się kartofilami lub filokartystami, według upodobania.

Przypomnijmy, że obecnie w ekspozycji filatelistycznej, widokówka może "zaistnieć" na prawach pełnowartościowego waloru, jedynie pod postacią Karty Maximum (tożsamość ilustracji, znaczka i datownika). Przeczucie podpowiada, że w trudno dającej się przewidzieć przyszłości - ale jednak, widokówka zostanie "rehabilitowana" i stanie się samodzielnym walorem filatelistyczno-pocztowym, oczywiście przy zachowaniu określonych rygorów spełniających wymagania stosownych regulaminów. Pozostawmy jednak te futurystyczne dywagacje i przejdźmy do konkretów.

Preferować będziemy przede wszystkim widokówki stare, to jest liczące sobie przynajmniej 50 lat. Prezentacja obejmie awers i rewers karty tak, aby można było zapoznać się z wszelkimi oznaczeniami umieszczonymi na stronie korespondencyjnej. Będziemy także zamieszczać reprinty ciekawszych tematycznie widokówek (te, bez odwrotnej strony) oraz związane z kartą lub obiektem informacje dodatkowe.

Jeśli Koledzy posiadają w swoich zbiorach pokryte patyną czasu widokówki związane z kolejnictwem, chętnie je zamieścimy w "Okienku kartofila", bo taką prawdopodobnie nazwę będzie nosiła nowa rubryka. Szczegółowe warunki, jakie będą musiały spełniać reprodukcje, podamy w następnym numerze.

(KŻ)

Do niniejszego biuletynu zostaje dołączony odcinek **7**
SPISU POCZTOWYCH AMBULANSÓW KOLEJOWYCH
RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ 1921–1939
zawierający numery ambulansów od **414** do **474**



Redaktor naczelny: Krystian Żurawski
Skład komputerowy: Jacek Kowner
„Nowości”: Leszek Wincenciak
Tłumaczenia z EMS: Robert Tomariski
Współpraca: Krzysztof P. Jankowski, Paweł Korcz, Artur Marsy,
Franciszek Sołga.
Adres do korespondencji: K. Żurawski,
P-34, 87-140 Chełmża
N. 160 egz. Cena 50 gr

Stowarzyszenie
Inżynierów i Techników
Komunikacji
przy węźle PKP w Bydgoszczy

