

POLSKI ZWIĄZEK FILATELISTÓW  
OKRĘG BYDGOSKI

*Klub  
Zainteresowań*



*Kolejnictwo*

# ILUSTROWANY BIULETYN TEMATYCZNY

*Pismo filatelistów tematyków komunikacji szynowej*



1 • 1999

MARZEC

43

ROK XII

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



## WSPÓLNOTA ZAINTERESOWAŃ

Refleksje, jakie towarzyszą w obecnym czasie problemom rodzimej filatelistyki, skłaniają do poszukiwań nowych rozwiązań, które gwarantowałyby powolny acz systematyczny rozwój i stabilizację w PZF. Nawijając w tym kontekście do ostatnich zdań felletonu zamieszczonego w poprzednim biuletynie. Ponieważ temat jest stosunkowo szeroki, dlatego posłużę się nieco „skondensowaną” formą wypowiedzi.

1. **FINANSE CZYLI „COŚ ZA COŚ”.** Głównym powodem opuszczania PZF przez szeregowych członków jest fakt, że w zamian za uiszczaną rokrocznie składkę nie otrzymywali w zamian nic, prócz stempelka w legitymacji. Po 1990 roku stało się jasne, że funkcjonujący tylko w jedną stronę „system”, w dobie demokratyzacji życia i wolnego rynku, załamał się. Kontrowersyjne walory wydawane przez Poczta Polską „tylko” dla PZF (dziś bez większej wartości, za które członkowie i tak musieli płacić dodatkowo), w gruncie rzeczy nie spełniły pokładanych oczekiwań, bowiem skutecznej neutralizacji poczyniła w tym względzie dokonywał w miarę wolny rynek filatelistyczny, na którym można było nabywać bez trudu wymienione znaki. I tak pozostało do dzisiaj. Jaka jest ich skuteczność „szeregotwórcza”, każdy widzi. Żadna.

☛ Za punkt wyjścia z zaistniałej sytuacji należy przyjąć, że za wpłacaną składkę należą się sprecyzowane i rozliczone świadczenia.

2. **CZYTELICTWO, CZYLI LEKTURY OBOWIĄZKOWE.** Jeżeli ktoś dobrowolnie wstępuje do określonego stowarzyszenia, to podporządkowuje się funkcjonującym regulaminom i zasadom postępowania. Jeżeli reguła przewiduje (a dlaczego nie?), że każdy otrzymuje z tytułu członkostwa określoną literaturę, to staje się to taką oczywistością, której się w ogóle nie zauważa. Rozwiązanie, że czasopismo jest dostępne tylko dla nielicznych, jest „najlepszą” metodą na permanentne zawężanie grona czytelników oraz co gorsze, niezamierzony podział członków na takie czy inne kategorie.

☛ Stwierdzenie, w jakim stopniu otrzymane „obowiązkowo” czasopismo jest czytane, nie sposób zbadać. Można natomiast przyjąć z dużym prawdopodobieństwem, że takie systematyczne oddziaływanie pozytywnie wpływa na rozwój czytelnictwa.

3. **WIĘZI MIĘDZYLUCKIE, CZYLI ROZMOWY NIEDOKOŃCZONE.** Można zaobserwować, że im niżej w związkowych strukturach, tym więzi te są słabsze, aż do całkowitego zaniku włącznie. Choć jest to logiczna zależność, stan taki grozi na dłuższą metę zjawiskiem wyalienowania się grupy „aktywistów” ze środowiska, wobec którego ma ona określone zobowiązania. Dobrą tradycją powinny stać się spotkania z okazji Dnia Filatelisty oraz wystaw. Wiadomo, że nie wszyscy skorzystają z zaproszeń, ale chodzi o to, żeby **wykształcić i utrwalić świadomość realnej możliwości takiego kontaktu**, wysłać do każdego członka czytelny sygnał, że z drugiej strony cały czas trwa gest wyciągniętej dłoni.

☛ Osobistych kontaktów nie zastąpi żadne czasopismo ani korespondencja. Należy rozwijać w ten rodzaj wzajemnego komunikowania się.

☛ Wniosek ogólny natomiast jest następujący; **żaden członek PZF (klubu zainteresowań), nie powinien poczuć się jednostką anonimową** nawet, jeżeli z wiadomych sobie powodów przyjmu-

Je postawę bierną. „System” powinien tak działać, aby w każdej chwili istniała rzeczywista i prosta możliwość nawiązania łączności w obie strony. Anonimowość prowadzi do zobojętnienia rezultatem czego jest zniechęcenie, zaś stanem finalnym rezygnacja.

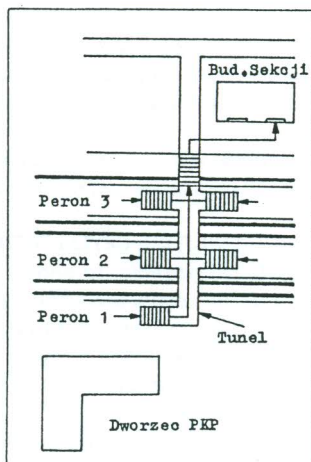
Podsumowując: większość klubów zainteresowań z mniejszym lub większym powodzeniem realizuje w swojej działalności wymienione założenia. Okazują się one być na tyle skuteczną formułą działania, że wobec takiego faktu nie sposób przejść obojętnie. Zdają sobie sprawę, że nie ma prostego przełożenia spraw dziejących się w klubach zainteresowań na Związek, jako bardziej skomplikowaną całość. Dlatego też zaprezentowane uwagi należy potraktować raczej jako asumpt do przemyśleń. Generalnie chodzi o to, aby w przyszłości Polski Związek Filatelistów był nie tylko organizacją „zrzeszającą”, ale przede wszystkim wspólnotą zainteresowań.

Krystian Żurawski

## AKTUALNOŚCI

### SPOTKAMY SIĘ 17 KWIETNIA W KONINIE

Początek o godz.10.30 (z akademickim kwadrantem). Miejsce spotkania będzie budynek Sekcji Elektroenergetycznej usytuowany za peronem 3-im na terenie dworca PKP. Obok zamieszczamy planik dojazdu. Gospodarz imprezy, Bolesław Głowacki udostępni pomieszczenie już od godz.7.00. Przygotowuje także miłą niespodziankę w postaci kartki beznominakowej upamiętniającej nasze spotkanie. Kartka ma zostać wydana przez tut.RUP w Koninie. W planie spotkania m.in.; utworzenie Archiwum Klubowego, informacje nt.opracowywania ankiet BIK-u, wystawiennictwo, nowości krajowe z kolejnictwa w tym i następnym roku, propozycje obchodów 15-lecia klubu w roku 2000, spotkanie wymienne. Serdecznie zapraszamy!



### W SKRÓCIE

- ☑☑ Będą (są) stosowane stemple; (00-001)
- ☑☑ śmierci inż.Ernesta Adama Malinowskiego (nie objęty abonamentem), - 1999.03.02 Warszawa 1 "100.rocznica
- patrz, str.3 od góry, - 1999.04.07 oraz 1999.05.22 Chrzanów 1 (32-500)
- 1999.05.12 Grudziądz 1 "100 lat tramwaju elektrycznego (czoło wagonu 805 N). (86-300)
- Jeśli MZK wyda okolicznościową kartkę, klub zabezpieczy walor.
- ☑☑ Do biuletynu zostają dołączone (oprócz "Spisu ambulansów...") luzem;
- ☑☑ aneks adresowy za 1998 rok (przybyło 3-ech nowych Kolegów, ubyło 2-óch stan klubu - 121 członków) oraz index alfabetyczny "Katalogu Michel'a znaczków z motywem kolejowym do r.1984", jako zakończenie cyklu.
- ☑☑ Trwają prace nad spóźnionym już "Wykazem..." za lata 1996/97. Powód -
- ☑☑ brak czasu. Nadal aktualny jest apel z n-ru 29 IBT, o poszukiwaniu chętnego do współpracy przy redagowaniu tegoż wydawnictwa.

# JUBILEUSZ 75-LECIA FABLOKU

Otrzymałmśmy informację od Kol. J. Syski z Chrzanowa, o przypadającym w tym roku jubileuszu 75-lecia Fabloku. Z Jego właśnie inicjatywy (podobnie jak w 1984 r.), będzie stosowany 7 kwietnia datownik okolicznościowy, którego reprodukcję obok zamieszczamy. Jest na nim ukazana lokomotywa SM 42. Do stempla zostanie wykonana na drukarce laserowej pamiątkowa koperta. Ale, jak się okazuje - na tym nie koniec. 22 maja obchodzona będzie w firmie inna rocznica; 80-lecie Fabryki Maszyn Budowlanych i Lokomotyw (poprzedniczki Fabloku). Również będzie stempel w up. Chrzanów 1, na którym wspaniale się prezentuje parowóz Pt 31. Oba piękne datowniki są dziełem Józefa Syski, obecnie emerytowanego dyrektora firmy. Oba stemple na specjalnych kopertach zostaną zabezpieczone dla wszystkich Członków w klubowym abonamencie.



## ROZLICZENIE FINANSOWE ZA ROK 1998

Wyszczególnienie	Il.	Cena jedn.	Sponsor	Dobro sponzorowane	Kwota
Biuletyny; IBT 39	1	0,50	ZZM MT Bydgoszcz	usł. poligraf.	0,50
IBT 40-42	3	0,50	SITK Bydgoszcz	usł. poligraf.	1,50
Spis poczt. amb. kolej. RP 1921/39	4	---	K.P. Jankowski	całość	---
Aneks adresowy	1	0,08	K.P. Jankowski	usł. poligraf.	0,08
Karta - Wenecja 25 lat muzeum	1	0,60	---	---	0,60
Karta - Tarn. Góry Konf. Nauk. Techn.	1	0,15	SITK Bydgoszcz	karta, porto	0,15
Karta - Tarn. Góry parowóz Tp 15	1	0,75	---	---	0,75
Koperta Chrzanów 60 lat Fabloku	1	---	J. Syska	65 szt.	---
Koperta Wąbrzeźno 100 lat kolei el.	1	0,65	SITK Bydgoszcz	nadruk	0,65
Karta - Łódź 100 lat tramwaju	1	0,80	---	---	0,80
<b>Łącznie materiały</b>	<b>15</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>5,03</b>
Porto	4x	0,80	---	---	3,20
Materiały biurowe; koperty A5	2x	0,15	---	---	0,30
	2x	0,20	---	---	0,40
klej, zszywki, itp.	4x	0,10	---	---	0,40
wpł. nowy rejestr	1x	0,30	---	---	0,30
<b>Ogółem</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>9,63</b>
Inne;					
blankiet przekazu	1	0,10	w zależności od potrzeby		
paski informujące	1	0,01	w zależności od potrzeby		
zdjęcia ze spotkań w Poznaniu i Łodzi	1	1,20	dot. niektórych Członków		

# INŻ. ERNEST MALINOWSKI 1818-1899 PROJEKTANT I NACZELNY INŻYNIER BUDOWY KOLEI TRANSANDYJSKIEJ

(Z listu otwartego do Czytelników „PKP Kuriera”)

Uznając wiekopomne zasługi inżyniera Ernesta A. Malinowskiego - projektanta i budowniczego kolei transandyjskiej w Peru, najwyższej położonej kolei w świecie - przynoszącej chlubę polskiej myśli technicznej i rozślawiającej imię Polski, w związku ze zbliżającą się setną rocznicą śmierci naszego rodaka - Zarząd SITK uchwałą z 18 lutego 1997 r. - ogłosił w Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji rok 1999 Rokiem Inżyniera Ernesta Adama Malinowskiego.

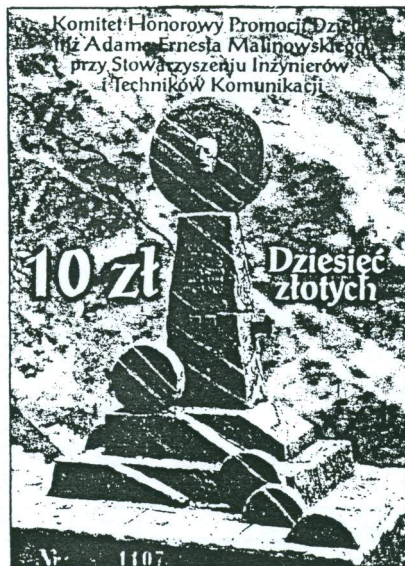
Zarząd Stowarzyszenia powołał:  
- Komitet Honorowy Promocji Dzieła Inżyniera E.A. Malinowskiego,  
- Komitet Wykonawczy budowy Jego pomnika w Peru na przełęczy Ticlio (4818 m n.p.m.) oraz utworzył Społeczny Fundusz Budowy Pomnika.

W wyniku prac Komitetów, przy ogromnym zaangażowaniu ich członków oraz finansowym wsparciu Stowarzyszenia dokonano wstępnego uzgodnienia lokalizacji pomnika w Peru oraz współdziałania organizacji peruwiańskich, a autor pomnika - prof. Gustaw Zemła wykonał wstępny projekt bryły pomnika. Na podstawie

przyjętej przez Komitety koncepcji firma INTERKAM w Krakowie społecznie opracowała projekt techniczny pomnika i zagospodarowania architektonicznego jego otoczenia. Projekt został 29 września 1997 r. przekazany poprzez Ambasadę Peru w Warszawie - Ministerstwu Spraw Zagranicznych Peru, do zatwierdzenia i ostatecznego zlokalizowania pomnika na przełęczy Ticlio. Prof. Gustaw Zemła kończy prace nad modelem pomnika w skali 1:10. Powstały model umożliwi rozpoczęcie prac rzeźbiarskich.

W tym czasie dokonano również wyboru granitu strzegomskiego na pomnik i wstępnie uzgodniono warunki jego dostawy i cenę.

Pozyskano przychylność dla realizacji pomnika wielu instytucji. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej zapewnił wsparcie transportu pomnika drogą morską do Peru. Dyrekcja Generalna PKP gotowa jest dokonywać bezpłatnego, niezbędnego przewozu elementów pomnika w kraju i do portu. Przedsiębiorstwo INTERKAM z Krakowa wspierać będzie budowę pomnika profesjonalną obsługą całego procesu jego tworzenia.



Tu, w pobliżu tablicy oznaczającej najwyższy punkt kolei, stanie pomnik E. Malinowskiego. Jego projekt widnieje obok na „cegłonce”. Wersja ostateczna różni się od tej na ilustracji, jednak koncepcja ogólna pomnika została zachowana.

## NA OKŁADCE

12 lutego Poczta Polska wprowadziła do obiegu serię dwóch znaczków "Polacy na świecie". Na pierwszym, o nominale 1 zł, ukazano portret Ernesta Malinowskiego na tle najbardziej imponującej budowli kolei transandyjskiej - wiaduktu Verrugas. Z inicjatywą wydania znaczka z okazji setnej rocznicy śmierci wielkiego Polaka, wyszło Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji. Nasz klub również ma w tej emisji skromny udział, bowiem zasugerowaliśmy władzom SITK umieszczenie na znaczku tej właśnie konstrukcji. Po cichu liczyliśmy na bloczek, ale cieszymy się z tego co mamy. Drugi znaczek za 1,60 zł (obok), poświęcony został innemu wielkiemu konstruktorowi mostów i wiaduktów - Rudolfowi Modrzejewskiemu. Kolegów "mostowców" prosimy o identyfikację przeprawy. Na temat obu znaczków napiszemy więcej przy okazji.



## AUSTRALIJSKIE NADRUKI KOMUNIKACYJNE (1)

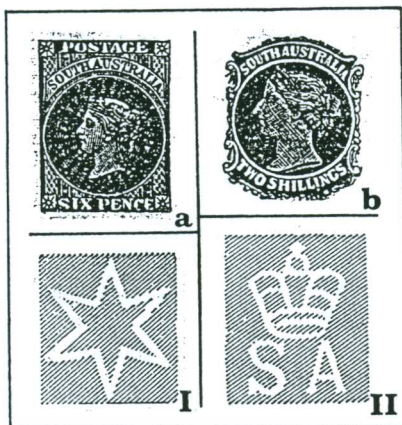
Australia Południowa stanowiła posiadłość Wielkiej Brytanii. Od roku 1836 uzyskała status kolonii koronnej a w 1901 weszła w skład federacji pod nazwą Związku Australijskiego. Pierwsze znaczki pocztowe wprowadzono tu w 1855. Były to typowe kolonialne emisje z portretem królowej Wiktorii.

Znaczki urzędowe datuje się na rok 1874. Do tego czasu ponad 55 rozmaitych urzędów oraz instytucji państwowych używało do służbowej korespondencji znaczków opłaty z "własnymi" nadrukami literowymi w kolorach; czarnym, niebieskim i czerwonym.

Wśród nich są dwa związane z komunikacją szynową; kolejową oraz tramwajową. W tym odcinku zostaną omówione te pierwsze.

### „M.R.” - MANAGER OF RAILWAYS

Nadruk na znaczkach opłaty z lat 1868-74, przeznaczonych do użytku jako znaczki urzędowe w Zarządzie Kolei. Znaczki z nadrukami "MR" nie należą do tanich. Najdroższą pozycją jest znaczek nr 2, najtańszą nr 4. Zaden z katalogów nie zamieszcza ilustracji samego nadruku. Charakterystykę typów i odmian przedstawia tabela.



Numer "MR"	Numer wg		Typ znaczka	Wodny znak	Nominał znaczka	Barwa znaczka
	Yverta	Michla				
1	14	20	a	I	1p	zielona
2	6	13	a	I	2p	ceglasta
3	21a	A35	b	I	2p	pomarańczowa
4	26	34A	b	II	2p	pom.-czerwona
5	16	22	b	I	4p	liliowa
6	8	15a	a	I	6p	jasnoniebieska
7	8a	15b	a	I	6p	brękit pruski
8	17	23	a	I	6p	niebieska
9	12	18	a	I	1sh	brązowa
10	20	26	a	I	1sh	brązowa
11	21	27	b	I	2sh	czerwona

ANDRZEJ GARCZYK



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

Przedruk z HBBF 3/4 \*1997

Cz.2(ost.)

Na innych przesyłkach, obok różnego rodzaju stempli formacyjnych wojsk kolejowych, widnieją datowniki kolejowych ambulansów poczt polowych jak np. „KOWEL - TRZEBINIA 33” (fot. 3), bądź też datowniki „K.u.k. Etappenpostamt”, np. z Kielc (fot. 4) czy też z Radomia (fot. 5). Na wielu przesyłkach widnieją stemple różnych komend dworcowych, których lokalizację najlepiej znać będą polscy filatelisci. Ja ich nie znajduję. Chodzi np. o Gołoby (fot. 6) czy też Klemontowice (fot. 7).\*



Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5

## Station Gołoby K. u. k. Heeresbahn

Fot. 6

## KOMMANDO der K. u. k. Heeresbahnstation KLEMENTOWICE

Fot. 7

Były jednostki, które zabezpieczały ruch na trasach kolejowych. Żołnierz c.k. 21 Oddziału Zabezpieczenia Kolei Pospolitego Ruszenia pisał przez pocztę polową nr 340 do Pardubic (fot. 8). Inny żołnierz we wrześniu 1915 r. pisał z Kielc do Mostu (niem. Brück). Jak można odczytać z przystawionego na tym liście stempla formacyjnego - w Kielcach stacjonował Oddział Zabezpieczenia Kolei nr VII/2 (fot. 9). Na jeszcze innej karcie jest stempel formacyjny 16 Kompanii Ruchu C.k. Wojsk Kolejowych (fot. 10) a znów na innej C.k. Dowództwa Wojsk Kolejowych w Radomiu (fot. 11).

## K. k. Landst. Eisenbahn-Sicherungs-Abteilung Nr. 21

Fot. 8

## K. u. k. Eisenb. Sich. Abthlg. № VII. in Kielce.

Fot. 9

## K. u. K. HEERESBAHN Betriebskompagnie 16.

Fot. 10

## K. u. k. Heeresbahnkommando Radom

Fot. 11

\* Gołoby leżą na szlaku kolejowym Kowel-Łuck (ob. na Ukrainie), natomiast Klemontowice położone są pomiędzy Puławami i Lublinem (red.).

Jak już wspomniałem, były i koleje wąskotorowe. Kompania Polowa nr 8/1 Polowej Kolei Wąskotorowej na 1 używała w kwietniu 1916 r. stempla pokazanego na fot. 12. Żołnierz opisuje uroki rozkwitającej wiosną przyrody i tak to musiało być na trasie owej kolejki. C.k. Kolej Polowa nr 2 (fot. 13) była obsługiwana przez pocztę polową nr 259 a kartka pochodzi z maja 1917 r. Z pewnością interesujący jest stempel formacyjny z przekładu którego na polski wynika, że chodzi tu o „C.k. Uzupełniający Eskadron Końskiej Kolei Polowej, VI sekcja, nr 4” (fot. 14). Na przesyłce jest datownik dzienny poczty w Jarosławiu.



Fot. 12

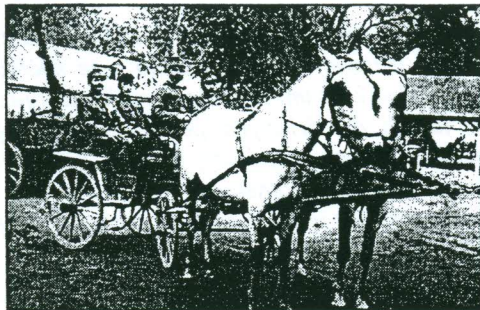


Fot. 14

**K. UND K. FELDBAHN Nr. 2.**

Fot. 13

Zrozumiałe, że jest to zaledwie skrótowy opis, który dotyczy kolei na ziemiach polskich w czasie I wojny światowej, gdzie wichry wojenne zagnały wielu żołnierzy z Czech i skąd pisali oni do swych domów. Po upływie prawie 80 lat może warto przypomnieć i ten epizod. Mnie to szczególnie jest bliskie, ponieważ mój ojciec jako siedemnastoletni młodzieniec służył w trutnowskim pułku C.k. armii gdzieś koło Lublina w Polsce (fot. 15) i do końca życia wspominał to zdarzenie.



Fot. 15. Frantisek Vostatek (drugi od lewej) w okolicach Lublina latem 1918 r.

## POCZTY TRAMWAJOWE NA ZIEMIACH POLSKICH (1)

Jest to streszczenie artykułu Güntera H.Köhlera i Clausa Seelemanna pt: "Postbeförderung mit Strassenbahnen in den ehemaligen deutschen Ostgebieten" zamieszczonego w czasopiśmie "Archiwum Historii Niemieckiej Poczty" nr 1/1994

**PRZEKŁAD: ROBERT TOMAŃSKI I PAWEŁ KORCZ**

☛ Tekst uzupełniony przez P. Korcza wyróżniono kursywą

*Wielu Kolegów interesuje się lub przynajmniej słyszało o poczcie ambulansowej stosowanej do przewozu przesyłek pocztowych w pociągach. Natomiast mało kto wie, że pocztę przewożono także w tramwajach. Według "Encyklopedii Filatelistyki" pocztę tramwajową zalicza się do tzw. poczt ulicznych. Początki jej działalności sięgają przełomu XIX i XX wieku. Do przewozu listów i przesyłek pocztowych służyły specjalne wagony tramwajowe (z początku były to przyczepiane do wagonów silnikowych lory, od 1923 roku zamienione na wagony kryte), które kursowały między urzędami pocztowymi lub z urzędów na dworzec kolejowy, gdzie listy przenoszono do ambulansów. Ponieważ droga przejazdu była bardzo krótka a czasu było niewiele, prawdopodobnie nie stosowano żadnych specjalnych stempli typu: "Przewieziono pocztą tramwajową". Jeżeli jednak istniały takie stempelki to na pewno odbijano je tylko na chorągiewkach przy worku z listami.*



Innym rodzajem poczty tramwajowej były specjalne skrzynki na listy wieszane na zewnątrz lub wewnątrz wagonu. Skrzynki opróżniano w wyznaczonych punktach, skąd co jakiś czas pocztę zabierali posłańcy. Pocztę tramwajową stosowały min. Belgia, Holandia, Niemcy, Szwecja i USA.

Celem publikacji jest przedstawienie działalności poczty tramwajowej na obecnych ziemiach polskich. Niestety, z powodu braku materiałów źródłowych nie udało się ustalić czy poczta ta działała także w innych miastach niż wymienione. Prawdopodobnie w większości z nich tak. Wszystkich którzy mogą uzupełnić te informacje prosimy o kontakt.

## BIELSKO BIAŁA

Tramwaj ruszyły w Bielsku w 1895. Nieznany jest rok, w którym zapoczątkowano przewozy poczty tramwajami. Wiadomo, że spółka tramwajowa była zobowiązana do przewozu wszystkimi kursami zgodnie z rozkładem jazdy przesyłek oraz personelu poczty i telegrafów. W latach dwudziestych poczta starała się o doprowadzenie bocznicy tramwajowej na dziedziniec poczty głównej przy ul. Zamkowej. W 1925 zażądała nawet zakupu przez spółkę tramwajową specjalnego wozu pocztowego, a po odmowie zrezygnowała z usług tramwajów, pozostawiając jedynie przewóz przesyłek na pocztę w Kamienicy. Przewozy te zawieszono w 1931. (przy. P.K.)

## BYDGOSZCZ

W 1888 ruszyły pierwsze tramwaje konne o szerokości toru 1000 mm. Wszystkie linie zelektryfikowano w 1896. W archiwum państwowym znaleziono umowę ze stycznia 1895 ważną od 1 lutego 1845 między Wyższą Dyрекcją Poczty w Bydgoszczy a przedsiębiorstwem tramwajowym o przewozie torebek i paczek listowych w Bydgoszczy i na przedmieściach. Umowa ta regulowała nie tylko konwojowanie przesyłek pocztowych, ale również paragraf 4 mówił także o transporcie torebek i paczek listowych za pośrednictwem konduktorów tramwajowych od i do dworca, jak też w transporcie między miejskimi urzędami pocztowymi i przedmieściami. Torebki i paczki były odbierane na wyznaczonych przystankach przez niższych rangą urzędników pocztowych. Przesyłki przewożono 1 do 5 razy i kosztowało to pocztę 50 marek. Kiedy zakończono przewozy nie wiadomo.

Poza tym 15 maja 1988 odbył się okolicznościowy przewóz poczty tramwajem typu 803N nr 90 z okazji KWF „Komunikacja 88” i stulecia tramwajów w Bydgoszczy. (przy. P.K.)

## GDAŃSK

Pierwsze tramwaje konne uruchomiono w 1873, elektryczne natomiast w 1896. Już od 1884 poczta korzystała z tramwajów konnych w Oruni dla transportu skrzynek pocztowych. O prawdopodobnym transporcie poczty tramwajem elektrycznym źródła nie wspominają.

## ELBLĄG

Tramwaje elektryczne ruszyły w Elblągu w 1895. Już od ok. 1911 kursowały tam dwa wagony pocztowe przerobione z letnich wagonów silnikowych nr 12 i 13. Prawdopodobnie po 1932 przebudowano je na warsztatowe. Pocztę woziły między położonym na przedmieściach dworcem kolejowym a głównym urzędem pocztowym w centrum miasta. Sytuacja ta trwała do ok. 1918, ale prawdopodobnie także w czasie II wojny światowej.

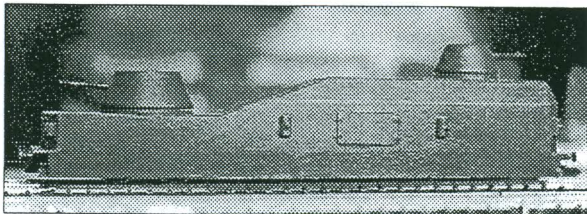


# Tory w Internecie

**Dnia 10 lutego pojawiła się w Internecie pierwsza w Polsce strona ze znaczkami o tematyce kolejowej.**

Autorem strony jest Artur Schwartz, który już wcześniej miał swoje strony poświęcone modelarstwu kolejowemu w skali TT. Strony są przeznaczone dla wszystkich którym „widok dziecka, uwięzionego w kojcu, które ma na czole odciśnięte sztachetki, gdy tatuś z wujkiem zabawiają się na podłodze rozłożoną kolejką nie jest osobnym widokiem”. Poprzez jego strony można nawiązać kontakt z innymi modelarzami, ściągnąć oprogramowanie ułatwiające zaprojektować makietę. Są także plany modelarskie, m.in. parowozu pośpiesznego z serii Pm 36.

Na stronie filatelistycznej umieścił 26 znaczków pocztowych z Polski m.in. serie z lat 1976, 78, 85 i 95, a także znaczki 469, 699/700, 728/729 i 1529. Wymienionych jest pięć kart pocztowych - na razie bez ich reprodukcji. Strony te są także w języku angielskim, co pozwala na szerszą prezentację polskich znaczków kolejowych na świecie. Na stronie Artura Schwartza znajdziemy także znaczki byłego Związku Radzieckiego, Węgier i Kuby. Adres strony: [as.warta.com.pl/tt/filat/index.htm](http://as.warta.com.pl/tt/filat/index.htm)



Wagon szturmowy pociągu pancernego. Model wykonany na podstawie własnego projektu Andrzeja Czarnaka prezentowany na stronach Artura Schwartza



Wydany w NRD - Michel 2631

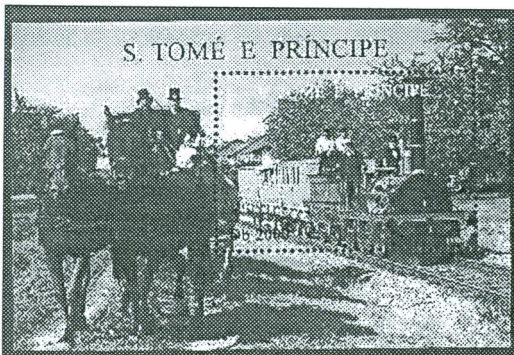
widzimy taką lokomotywę typu D h2, długości całkowitej 8.000 mm, o predkości maksymalnej 30 km/h, ciśnieniu w kotle 12kp/cm<sup>2</sup> i powierzchni rusztu

Pod adresem [home.t-online.de/home/kopka.manferd/stamp.htm](http://home.t-online.de/home/kopka.manferd/stamp.htm) Manfred Kopka pokazuje koleje niemieckie na znaczkach pocztowych. Opisuje tu, łącznie z dokładnymi danymi technicznymi, ponad 80 niemieckich lokomotyw. Strony są wyłącznie w języku niemieckim.

Na stronie o kolejach wąskotorowych na wyspie Rugia autor opisał tenderzaka 99<sup>463</sup>. Z inicjatywy F. Lenza firma Vulcan w 1913 roku buduje pierwszą lokomotywę o numerze 2.896. Na znaczku wydanym w NRD w dniu 21.07.1981 roku (Michel 2631) widzimy taką lokomotywę typu D h2, długości całkowitej 8.000 mm, o predkości maksymalnej 30 km/h, ciśnieniu w kotle 12kp/cm<sup>2</sup> i powierzchni rusztu 0,9 m<sup>2</sup>, na tor 750 mm.



Znaczek z Adlerem wydany w NRD na 125-lecie kolei w Niemczech, Mi 806 (5 maja 1960) w tle lokomotywa dieselowska V 108



Znaczek z Adlerem wydany w dniu 7 października 1996 roku na Wyspach św. Tomasza i Książęcej z Zatoki Gwinejskiej, Michel 1692

W roku 1830 Robert Stephenson zbudował lokomotywę „Planet”, a w pięć lat później pan Scharer zamówił u Stephensona lokomotywę dla kolei z Norymbergi do Fürth. Lokomotywę nazwano „Adler”. Kolej tę uruchomiono 7 grudnia 1835 roku. Była to pierwsza kolej w Niemczech. Lokomotywa pracowała do roku 1857, kiedy to bez kół i innych części poszła na szrot. Lokomotywa ta jest zilustrowana przez 28 znaczków. Obecnie możemy obejrzeć jej sprawną kopię w Muzeum Kolejnictwa w Norymberdze.

**Jacek Kowner**

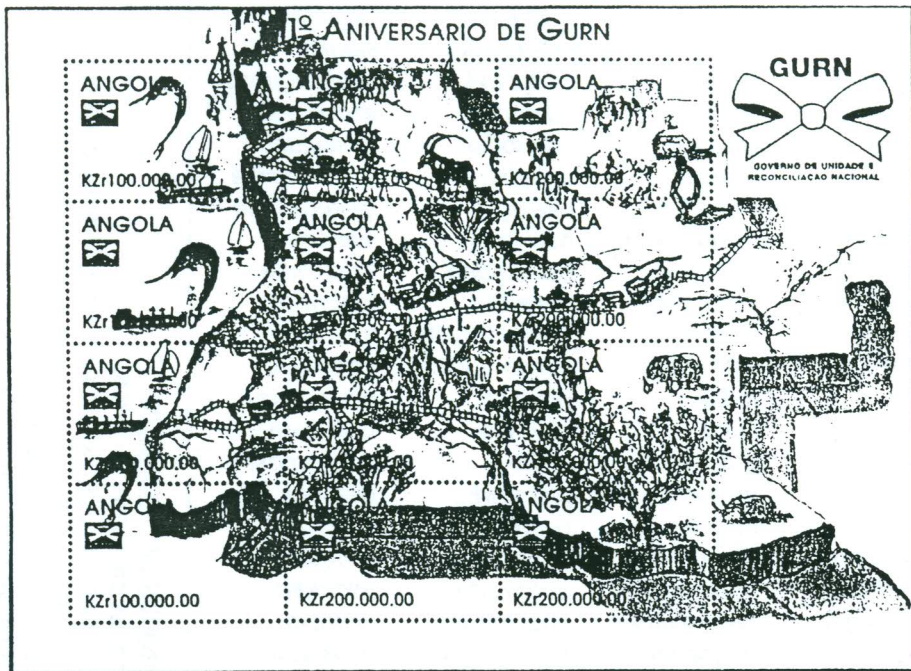
[KOWNER@POLANDMAIL.COM](mailto:KOWNER@POLANDMAIL.COM)

# N O W Ś C I



- 1993.06.01 - UZBEKISTAN; Mi 24 1 zn. nadruk na zn. ZSRR Mi 6178 7kop/15R
- 1996.03.20 - MALI; Mi 1504 bl. 81 1 zn. i blok "100 lat poczty w Chinach" 270F, bl. 270F - most kolejowy w Nankinie
- 1997.05.12 - LUKSEMBURG; Mi 1424 1 zn. "MWF JUVALUX'98" 80F - most kolejowy
- 1997.06.12 - TAJWAN; Mi 2385-6 2 zn. "5. rocznica zakończenia budowy linii okrężnej na wyspie" 5.28S  
- pociąg na trasie, tunel
1997. . - NOWA ZELANDIA; 6 zn. w bloku "Linie kolejowe" uzupełnienie informacji z IBT 3/98
- 1998.02.03 - USA; Mi 2909/bl. 40 1 zn. z serii /15 zn. w bloku/ "USA w XX w. - lata 1900-1909" 32c - scena z filmu "Great Train Robbery" z 1903 r.
- 1998.02.03 - USA; Mi 2927/bl. 41 1 zn. z serii /15 zn. w bloku/ "USA w XX w. - lata 1910-1919" 32c - otwarcie Kanału Panamskiego /1914/ - lokomotywa holownicza
- 1998.04.02 - WIELKA BRYTANIA - JERSEY; Mi 821 1 zn. "Środki transportu na Jersey" 20p - dawny autobus i parowóz
- 1998.05.28 - USA; Mi 2954/bl. 42 1 zn. z serii /15 zn. w bloku/ "USA w XXw. - lata 1920-1929" 32c - parowóz zabawka
- 1998.06.02 - ZAMBIA; 6 zn. w ark. 2 bloki "Lokomotywy" 200, 300, 500, 900, 1000, 1500K, ark, 6 x 500K  
2 bloki po 300K
- 1998.06.10 - SŁOWENIA; Mi 231 1 zn. 80T - parowóz z 1930 r.
- 1998.06.15 - MAURITIUS; 1 zn. z serii /4/ "Środki transportu" 40c - pociąg na moście
- 1998.06.18 - USA; Mi 2970 1 zn. z serii /2 ark. po 9 zn./ "100 lat wystawy w Omaha" 10c - koń przed załadunkiem do wagonu
- 1998.07.10 - POLSKA; 1 zn. z serii /4/ "Malarstwo Nikifora" 2.35 zł - stacja kolejowa Ugrzybów
- 1998.07.30 - BOŚNIA I HERCEGOWINA; Mi 140 1 zn. "5. rocznica zaopatrywania Sarajewa" 1.10M - tor prowadzący do tunelu
- 1998.07.31 - WĘGRY; Mi 4511 1 zn. "50 lat kolejkii pionierskiej" 24Ft - wagon z dziećmi w oknach
- 1998.08.10 - INDONEZJA; 10 zn. /2 paski po 5 zn./ i blok "Lokomotywy i wagony" 10 x 300R, bl. 2500R - różne lokomotywy i wagony
- 1998.08.20 - SŁOWACJA; Mi 324-6 3 zn. "150 lat kolei na Słowacji" 4,10,15Sk - parowóz, lok. elektryczna, spalinowy wagon silnikowy
- 1998.08.30 - BOŚNIA I HERCEGOWINA; Mi 145 1 zn. "Pojazdy szynowe" 2M - pociąg metra w Paryżu
- 1998.10.03 - SZWECJA; 10 zn. /2 paski po 5 zn./ brev - elektryfikacja, elektrowóz
1998. . - ANGOLA; 12 zn. w arkusiku - 4 x 100000, 8 x 200000 - linie kolejowe, parowozy
1998. . - BENIN; 16 zn. i blok "Lokomotywy" 135, 150, 200, 270, 300, 400F, bl. 1000F - różne parowozy
1998. . - BRUNEI; 1 zn. - 30S - poc. metra w Singapurze
1998. . - GAMBIA; 6 zn. w arkusiku i blok "Lokomotywy" 6 x 5D, bl. 25D - lokomotywy z różnych państw
1998. . - GAMBIA; 1 zn. - 5D - most Lantau w Hongkongu
1998. . - GRENADA - GRENADYNY; 5 zn. w pasku "Walt Disney" 5 x 1S - pociąg św. Mikołaja
1998. . - HONGKONG; 2 zn. i blok z serii /6 zn. w arkusiku i blok/ 1.60 i 2.50S, bl. 5S - kolej dojazdowa do lotniska i most Lantau
1998. . - INDIE; 1 zn. - 8R - poc. spalinowy na moście
1998. . - KANADA; 3 zn. x 45c - tor do transportu statków w kanale, dworzec kolejowy w Ottawie, most kolejowy

1998. . - MALEZJA; | 11 zn. - 30SEN - kolej dojazdowa do lotniska  
 1998. . - MAURITIUS; | 1 zn. "Środki transportu" 40cs - pociąg na moście  
 1998. . - NOWA ZELANDIA; | 5 zn. w bloku /3 x1.80S/ "Najładniejszy znaczek Nowej Zelandii w 1997r." 1.80S  
 - zn. Mi 1629 z 1997r.  
 1998. . - ONZ, | 1 zn. /wydanie dla ag. w Genewie/ 0.90F - kolejowy wagon pocztowy  
 1998. . - URUGWAJ; | 14 zn. "Tramwaje" 4 x 6S - różne tramwaje z lat 1906-1916  
 1998. . - WIELKA BRYTANIA - WYSPA MAN; | 1 zn. - 30c - lokomotywa zabawka





# OKIENKO FILOKARTYSTY

Zanim rozpoczniemy zamieszczać reprodukcje widokówek, na początek polecamy nietypową lekturę. Otóż w końcu ubiegłego wieku w Warszawie, gdy jeszcze nie znano zwrotu "widokówka", ogłoszono publiczny konkurs na nazwę dla tej nowej wówczas formy korespondencji. Efekt przerósł wszelkie oczekiwania, a rezultat zamieszczamy poniżej. Chciało by się rzec: czego to ludzie nie wymyślą! Ale akurat "widokówki" nikt nie nadesłał i nazwa, której się do dziś powszechnie używa powstała później.

barwnoczytka	krótka	obojętka	skrótowpis
bazgrotką	krótkopis	odczepka	skrypka
bezklejka	kurierka	odlepianka	ślanka
bezkopertka	łatawiec	odręcznik	sześciogroszów- szczerotka <sup>wka</sup>
bezsekretka	liścic	odślonka	śmieciucha
biletówka	liścinka	odwrotka	światodbitka
cedułka	listeczka	ogładka	światowidka
ciekawinka	listkartka	okazyjka	świsstek
czytanka	listobarwka	ościeżna	szybówka
dogoda	listotwór	oszczędna	taniówka
donoska	listowartka	otwartka	treściowpis
dopisanka	listówka	otwartomyślnik	treściwka
dopłotek	listowstręt	oznajmianka	ujawniona
gadka	lotka	pisanka	uwiadamiacz
głośnica	łatka	pisemka	wiadomostka
gonka	malowanka	piska	wiałtka
jawka	maluchna	pismówka	widoczek
jawnieńka	malutka	pisokartka	widocznik
jawnoczytka	markówka	poczciarka	widokart
jawnolistek	marzycielka	poczka	widopis
jawnopisanka	nadwiślanka	pocztówka	wieściówka
jawnoskrypt	nagopism	pocztylionka	wiestka
jawnotka	naguska	połanka	wszechlist
jawnuszka	nakreska	posłanka	wszędobytka
jednolitka	nalistek	pospieszka	wyczytka
jednomarkówka	narodówka	pośredniczka	wysłanka
jednostronka	nibylis	powiadomka	wystawka
kartelus	niedyskretka	powierniczka	zachcianka
kartka	nieklejanka	pozdówka	zapiska
kartkówka	niekrytka	póllis	zawiadamiaacz
kartocha	niesekretka	póllistówka	zawiaadek
kartolist	nieśkladanka	przelotka	zawiadnik
kartonik	nietajnik	przesyłaczka	zawiadomka
kartopis	niezalepianka	rozwartka	zawiadówka
krajodbiórka	notatka	skoropis	zobnokart
krajówka	nowiniarka	skrótka	zwiastunka
kremówka	nowinka	skrótlik	

## ZASADY ZAMIESZCZANIA REPRODUKCJI WIDOKÓWEK

1. Każda widokówka (awers i rewers), powinna być pomniejszona w 70%.
2. Odbitki ilustracji widokówek należy wykonywać na kolorowym xero nawet, jeżeli jest to ilustracja czarno-biała. Stronę odwrotną można wykonywać na zwykłym xero.
3. Preferować będziemy widokówki najstarsze z ciekawymi ujęciami tematyki kolejowej.
4. Można dołączyć zwięzłe adnotacje dot. obiektów widokówki lub cech emisyjnych.
5. Reprodukcji siabo czytelnych (za ciemnych lub za jasnych) zamieszczać nie będziemy.

Do niniejszego biuletynu zostaje dołączony odcinek **8**  
**SPISU POCZTOWYCH AMBULANSÓW KOLEJOWYCH**  
**RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ 1921–1939**  
zawierający numery ambulansów od **475** do **705**

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

Stowarzyszenie  
Inżynierów i Techników  
Komunikacji  
przy węźle PKP w Bydgoszczy