

POLSKI ZWIĄZEK FILATELISTÓW  
OKRĘG BYDGOSKI

*Klub  
Zainteresowań*



*Kolejnictwo*

# ILUSTROWANY BIULETYN TEMATYCZNY

*Pismo filatelistów tematyków komunikacji szynowej*



---

2 • 1999 CZERWIEC 44

---

ROK XII

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



## ŁUDZIE, LISTY PISZCIE!



Koledzy, którzy liczą sobie przynajmniej tych 40 wiosen, pamiętają dość popularną piosenkę z lat 70-tych, wykonywaną przez sympatyczną grupę skifflową „Skaldowie”. Tytułu nie pomnę, lecz refren zaczynał się od słów: „Ludzie listy piszą, listy ko-lo-ro-we ...”. Od tamtej pory minęło ponad ćwierć wieku i można z pewną zadumą skonstatować, że – proszę Państwa – sztuka pisania listów zanika. Dziś, o ileż wygodniej podnieść słuchawkę telefonu i załatwić sprawę – jak mawiał bohater telewizyjnego serialu Nikodem Dyzma, „w try miga”. Okazuje się, że napisanie i wysłanie zwykłego listu a nawet kartki, często graniczy jeśli nie z przysłowiową drogą przez mękę, to przynajmniej towarzyszy temu spora doza niechęci i samozaparcia. Przyczynę zasadniczą takiej sytuacji upatrywałbym przede wszystkim w coraz szybszym tempie naszego codziennego życia. Ani się spostrzegliśmy, jak czas pracy wydłużył się do 10–12 godzin, jak sprawy zawodowe przenieśliśmy do czterech ścian własnego domu, a tzw. dyspozycyjność stała się „normalką”. A jest przecież jeszcze rodzina, dom, działka ... Gdzież więc mieć w takiej sytuacji głowę do pisania listów zwłaszcza, że na kunszt epistolografii składa się poprawność stylu, przestrzeganie zasad ortografii, nie wspominając o interpunkcji, etc. List wymaga koperty, odnalezienia adresu, kodu, kupna znaczka połączonego z pofatygowaniem się na pocztę, być może odstania cennego czasu w kolejce ... Tak więc najprościej skorzystać z nowoczesnych, coraz bardziej dostępnych dla każdego środków łączności: telefonu, faxu, a ostatnio poczty elektronicznej. I wszystko byłoby w najlepszym porządku, gdybym nie kierował tego felietonu do ... filatelistów!

Któż z nas nie zna tego uczucia, gdy trzymając w ręce kartkę lub kopertę spostrzeże, że pochodzi – z jakże poszukiwanego, **zwykłego obiegu pocztowego**. Prawda? Walory takie od pewnego czasu uchodzą za obiekt filatelistycznego pożądania, głównie z uwagi na ich autentyzm, w przeciwieństwie do rozpowszechnionej dziś mody na tzw. przesyłki „inspirowane”, czy wręcz „grzecznościowe”. Dotyczy to nie tylko rzeczywiście sędziwych wiekiem całości z ubiegłego wieku, lecz coraz częściej wraz z upływem czasu, granica ta przesuwana się już w lata 60-te obecnego stulecia. Ktoś, kiedyś wysłał list i ani podejrzewał, że jego „opakowanie” nie tylko przeżyje nadawcę i adresata, ale zostanie nobilitowane do rangi cennego waloru filatelistycznego, który nierzadko zajmie poczesne miejsce w czymś, co się określa eksponatem wystawowym. Że ktoś w przyszłości będzie oglądał i oceniał, że po prostu nadany zostanie temu zupełnie inny, nowy jakościowo sens.

Pomyślmy przez chwilę. Co będą zbierać i czego poszukiwać nasi pobratymcy za – powiedzmy 50–100 lat? Może również z nadzieją będą przerzucać sterty przesyłek z naszych czasów, wypatrując całości ze zwykłego obiegu? Czy je znajdą? Nie wiadomo. A może pomożemy im? **Jeśli istotnie nie mamy do przekazania nic arcyphilnego**, to zamiast posłużyć się telefonem lub wystukać wiadomość e-mailem, wyślijmy zwyczajną kartkę, najskromniej zredagowany list. **Nie wyrzucamy otrzymywanych kart i kopert na makulaturę, sami zaś bądźmy ich nadawcami. Nie wycinamy z przesyłek znaczków z przeznaczeniem na masówkę.** To są naprawdę grosze, niewarte takiego barbarzyństwa.

A tak po za tym nikt nie zaprzeczy, że otrzymywanie „poczty” po prostu dostarcza odrobiny przyjemności. Wysyłając więc jakąkolwiek przesyłkę, miejmy i tę świadomość. Przejdą lata i wieki przeminają (to też słowa pewnej pieśni), a gdzieś u kogoś, pozostanie po nas ślad na kopercie lub kartce. I chociaż dla nas będzie to już bez znaczenia, to uważam, że po prostu jesteśmy to winni FILATELISTYCE.

Krystian Żurawski

## PO SPOTKANIU W KONINIE

Po raz pierwszy w historii klubu gościliśmy w Koninie, prawie że idealnie w środku kraju. Dla niektórych Kolegów była to okazja, aby przejechać się najnowocześniejszym, międzynarodowym szlakiem PKP (wciąż modernizowanym) oznaczonym symbolem E 20, gdzie docelowo pociągi będą jeździć z prędkością 160 km/h. Inni skorzystali ze sposobności i odwiedzili bazylikę w pobliskim Licheniu (13 km). Były więc także atrakcje pozafilatelistyczne. Chociaż w dniu spotkania cały czas padało, nikt nie narzekał, ponieważ podróż w taką pogodę jest mniej męcząca.

Honory Gospodarza pełnił **Bolesław Głowacki**, który w pełni zadbał o dobre samopoczucie uczestników spotkania. Przybyło 17 Kolegów. Może dlatego, że najdogodniejszy dojazd do Konina był z Warszawy i Poznania, stąd z obu tych miast nie przyjechał nikt. Stawili się natomiast Koledzy z tak odległych miejscowości jak Olsztyn, Elbląg, Kłodzko. Przed częścią oficjalną zabrał głos **Wiesław Matelski** ze Strzałkowa, który w interesujący sposób opowiedział o historii tutejszych ziem w kontekście rozwoju kolejnictwa.

**Z ważniejszych spraw:** zatwierdzono utworzenie Archiwum klubowego (patrz, załącznik nr 3), omówiono wstępnie wyniki ankiet Banku Informacji (wpłynęły 43 ankiety), poinformowano o skierowaniu do wykonania jesienią br. kolejnego „Wykazu...” za lata 1996/97, zasygnalizowano walory pocztowo-filatelistyczne, które Koledzy otrzymają w klubowym abonamencie w br., przedstawiono w ogólnym zarysie inicjatywy związane z rocznicą 15-lecia klubu w przyszłym roku (uroczyste spotkanie jesienią 2000 r. w Bydgoszczy, pokaz filatelistyczny eksponatów kolejowych, datownik, karta beznominałowa, wielobarwna wkładka do biuletynu zawierająca ilustracje wszystkich polskich znaczków związanych z kolejnictwem).

**Zdzisław Barucha** z Kielc przywiózł ze sobą paręnaście egzemplarzy „Katalogu kolejowych znaków i nalepek polecenia 1960-1997”, które rozdał chętnym na spotkaniu. Trwają przymiarki do wydania tego katalogu w podobnym „systemie”, jak ma to miejsce ze „Spisem ambulansów...”. Wyjaśniono również treść ogłoszenia, które ukazało się w majowym numerze „Filatelisty” na s. 249. Klub zamierza nawiązać stałą współpracę z firmą filatelistyczną, która zechciałaby podjąć się wysyłkowej sprzedaży znaczków nowości z tematyki kolejnictwa dla naszych członków. Jaki będzie efekt inseratu, zobaczymy. Do obecnej chwili wpłynęło jedno zgłoszenie z Warszawy.

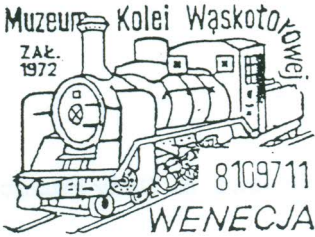
Dobrze układa się współpraca ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji przy węźle PKP w Bydgoszczy. Przewodniczący Koła a zarazem dyrektor Zakładu Elektroenergetycznego PKP, inż. **Marian Lipkowski** ustosunkował się pozytywnie do propozycji klubu w kwestii finansowego wsparcia kilku inicjatyw związanych z naszą działalnością. Dziękujemy!

**Arkadiusz Rejter** z Łodzi („skarbnica” dobrych pomysłów!), zorganizował ad hoc zbiórkę pieniędzy od uczestników spotkania (po złotówce) i zebraną kwotę 17 zł przekazał prezesowi w celu wpłacenia jej na konto budowy pomnika E. Malinowskiego w Peru, co zostało zrealizowane w dniu 20 kwietnia. Również z inicjatywy Kol. Arka wysłano kartkę do b. prezesa klubu **Janusza Koputa** w związku z przyznaniem najwyższego tytułu „Honorowy Członek PZF”. Panie Januszu! Proszę przyjąć od nas wszystkich serdeczne gratulacje!

Cały czas trwało udane spotkanie wymienne, sądząc po wypełnionych walorami stolikach. Na tradycyjne pytanie zadane na końcu przez prezesa, gdzie spotkamy się **jesienią**, odpowiedział jedynie **Krzysztof Jankowski**, że **w Olsztynie!** Ponieważ nie zgłoszono kontrpropozycji, oferta została przyjęta. Szczegóły podamy we wrześniowym biuletynie.



## ZAPROSZENIE DO WENECJI



15 kwietnia - jak co roku - wyruszyła na trasę żnińska ciuchcia. Do końca października prowadzić będzie regularne kursy. Turystyczna kolejka wąskotorowa jeździ na odcinku **Żnin - Wenecja - Biskupin - Gąsawa**. Trasa jej przejazdu wynosi 12 km i prowadzi przez płaską jak stół ziemię pałucką, pokrytą polami i wodami jezior.

Pociągi ze Żnina do Gąsawy wyjeżdżają o: 9.00, 10.10, 11.25, 12.40, 14.00; z Biskupina do Wenecji: 10.16, 11.31, 12.46, 14.06, 15.15, 16.50;

z Wenecji do Biskupina: 9.21, 10.37, 11.52, 13.07, 14.25, 16.00;

z Gąsawy do Żnina: 10.10, 11.25, 12.40, 14.00, 16.45.

Bilet kosztuje 4 zł, ulgowy - 2 zł. Ten ostatni tylko dla dzieci od lat 4 i młodzieży uczącej się do 26 lat. Można zamawiać pociągi specjalne; ich cena uzależniona jest od ilości wagonów. Sekcja Kolei Dojazdowej w Żninie ma nadzieję, że od sierpnia uda się parowozik spalinowy zamienić parowym, co niewątpliwie sprawi, że jazda będzie jeszcze większą frajdą.

Adres: Sekcja Żnińskiej Kolei Dojazdowej, ul. Potockiego 4, 88-400 Żnin, tel. (0 52) 302 04 92.

Przy okazji pobytu w Wenecji, można odbić sobie stały datownik znajdujący się na terenie muzeum. Koledzy, którzy reflektowaliby na kartki beznominałowe (czyste) wydane z okazji 25-lecia placówki, mogą otrzymać je listownie od prezesa.

## POCZTA SZYBOWA

25 czerwca br. z okazji 30-lecia Miasta Libiąża i VI Wizyty Papieża Jana Pawła II w Małopolsce będzie zorganizowany przewóz przesyłek drogami podziemnymi na trasie: UP Libiąż 1 - Szyb Janina IV, poz. 300 m - Szyb Janina III, poz. 300 m - UP Libiąż 1.

Do przewozu „Pocztą Szybową” dopuszczone będą kartki oraz listy krajowe i zagraniczne, zwykłe i polecane opłacone zgodnie z obowiązującą taryfą. Zostaną one ostemplowane w UP Libiąż 1 datownikiem okolicznościowym i eksploatacyjnym.

Przesyłki przeznaczone do przewozu „Pocztą Szybową” należy przestać w zamkniętej kopercie do Urzędu Pocztowego Libiąż 1, ul. Oświęcimska 40; 32-590 Libiąż 1 w terminie do 22 czerwca 1999 r. z dopiskiem na kopercie „Poczta Szybowa”.

Organizatorami „Poczty Szybowej” są: DOP w Katowicach, UP Libiąż 1 oraz Dyrekcja KWK „Janina” w Libiążu.

(za „Filatelistą” 5/99)

## W SKRÓCIE

○ 9 lipca br. w up.00-001 Warszawa 1 będzie stosowany datownik okolicznościowy z okazji odsłonięcia w Peru pomnika Ernesta Malinowskiego. Nie objęty klubowym abonamentem.

○ Zamiast awizowanego w „Spisie awizowanych...“ aneksu, do biuletynu zostaje dołączony skorowidz alfabetyczny miejscowości. Aneks ukaże się z następnym numerem IBT z uwagi na przedłużające się przy nim prace.

○ Wraz z niniejszym biuletynem (opóróżcz w/w skorowidzu), Koledzy otrzymują;

- kartę z datownikiem okolicznościowym „100 lat tramwaju elektrycznego w Grudziądzu”,

- dwie karty beznominałowe „czyste” wydane z okazji spotkania naszego klubu w Koninie i V Wystawy Filatelistycznej Debiutów Młodzieżowych w Łodzi,

- załącznik nr 3 do Regulaminu Klubu o utworzeniu archiwum.

**UWAGA;** nie otrzymują kartki z Konina uczestnicy spotkania, którzy odebrali ją osobiście na miejscu.

○ Koperty ze stemplami z Chrzanowa (SM 42 i Pt 31) zostaną przesłane z biuletynem wrzesniowym.



# WYSTAWIENICTWO 1998

(dot. wyłącznie członków klubu i eksponatów kolejowych)

- ◆ 1998.05.01-17 BRODNICA XIV Okręgowa WF  
**Kazimierz Zwoliński** „Drogi kolejowe” *M. Złoty*
- ◆ 1998.05.27-06.02 CHORZÓW Krajowa WF  
**Wojciech Bartoszewicz** „Poczty dworcowe i ambulansowe” *M. Duży Pozłacany*
- ◆ 1998.09.01-03 ŁÓDŹ Pokaz Filatelistyczny z okazji III Wystawy Komunikacji Miejskiej  
**Paweł Korcz** „Tramwaj i jego historia”
- ◆ 1998.09.02-06 KIELCE Krajowa WF „Militaria '98”  
**Paweł Gutowski** „Poczty kolejowe w niektórych krajach Europy” *M. Pozłacany*  
**Franciszek Sołga** „Lokomotywy” *M. Pozłacany*
- ◆ 1998.09.04-13 PORTUGALIA Światowa WF „Portugal'98”  
**Paweł Gutowski** „Historia parowozu” *M. Posrebrzany*
- ◆ 1998.09.14-21 LUBLIN Krajowa WF „Lublin'98”  
**Wojciech Bartoszewicz** „Poczty dworcowe i ambulansowe” *M. Duży Pozłacany*
- ◆ 1998.10.17 ŁÓDŹ Pokaz eksponatu na Ogólnopolskim Spotkaniu Członków  
KZ PZF „KOLEJNICTWO” z okazji 100-lecia tramwaju  
**Paweł Korcz** „Tramwaj i jego historia”
- ◆ 1998.11.07-14 RZESZÓW Krajowa WF  
**Franciszek Sołga** „Lokomotywy” *M. Pozłacany*
- ◆ 1998.11.11-15 WROCŁAW Krajowa WF z okazji 80. rocznicy odzyskania  
niepodległości  
**Kazimierz Zwoliński** „Świat kolei szynowej” *M. Złoty*
- ◆ 1998.11.14-21 LUBIN Krajowa WF „Polska Miedź'98”  
**Wojciech Bartoszewicz** „Poczty dworcowe i ambulansowe” *M. Duży Pozłacany*  
**Kazimierz Zwoliński** „Drogi kolejowe” *M. Duży Pozłacany*

## Uzupełnienie za rok 1997

- ◆ 1997.09.05-14 ŻORY Krajowa WF „Żory 725”  
**Piotr Wodnik** „Organizacja i rozwój kolejnictwa” *M. Pozłacany z Nagrodą*

**GRATULUJEMY!**



## ŻEGNAJ, TYPOGRAFIO!

Jeszcze do niedawna, ten rodzaj druku był bardzo rozpowszechniony. Nam filatelistom, typografia umożliwiała wykonywanie różnego rodzaju nadruków na kartach lub kopertach. Była to tzw. mała poligrafia, dzięki której tanio, szybko i w nieskomplikowany sposób drukowano niskonakładowe (przeważnie jednobarwne) okolicznościowe teksty oraz ilustracje nawiązujące w treści do stosowanych datowników. Typografia to nic innego, jak rodzaj specjalnego stempla. Przez długi czas w użyciu były klisze metalowe (cynkowe) a ostatnio polimerowe (tworzywo sztuczne). Poprosiliśmy o wypowiedź na ten temat **Kol. Jacka Plewnię** ze Szczecina, który wykonuje we własnej firmie poligraficznej niektóre wydawnictwa dla naszego klubu. W przesłanym liście możemy przeczytać m.in:

*(...) druk TYPOGRAFICZNY (wypukły) polega generalnie na tym, że składano czcionki metalowe ręcznie w tak zwanym wierszowniku, następnie przekładano do ramy, justowano (wyrównywano wiersze). Wszelkie rysunki, grafiki, zdjęcia - wytrawiano na tak zwanych „kliszach chemigraficznych” - jeszcze wcześniej na „kamieniu litograficznym” gdzie wręcz rzeźbiono. Następnie tak spreparowaną formę wkładano do maszyn dociskowych (bardzo popularne „Grafopresy”, „Victorie”). Zasada docisku i nakładania farby drukarskiej tak jak na zwykły stempel. Powoli odcisk za odciskiem z charakterystycznym „sapaniem” (powietrze na zasadzie podciśnienia pobierało kartki papieru, kartonu czy koperty i stemplowało z prędkością około 400 - 600 odbitek na godzinę. Poszczególne kolory wykonywano podobnie zmieniając farbę drukarską w „kałamarzu”.*

*Teraz w dobie komputerów, skanerów pojawił się druk płaski **OFFSET** (z angielskiego odmiana, inny druk). Technika druku polega na wykorzystaniu blaszanej matrycy pokrytej warstwą materiału światłoczułego, który po naświetleniu, wytrawia się chemicznie. Pozostające na tej matrycy teksty, rysunki, zdjęcia, utrwała się i po założeniu na cylinder maszyny offsetowej wykorzystując zasadę nie mieszania się ze sobą farby offsetowej z wodą i docisku do gumy offsetowej (coś w stylu stemplowania) drukuje się różne foldery, ulotki, plakaty. Wydajność maszyn arkuszowych około 12 000 odbitek na godzinę (Heidelberg, Solna). Maszyny rolowe druk na przykład gazety o nakładzie 100 000 egz. i o objętości 32 stron może trwać niecałą godzinę. Przy tej technice **bardzo droga**, (nawet do 60 % wartości druku) jest tak zwana przygotownia - czyli filmy fotograficzne (duże slajdy czarno - białe).*

*Obecnie są już najnowszej generacji maszyny drukujące „bezpośrednio z komputera” wykorzystując zdobycze nauki w zakresie laserów można wydrukować na przykład 500 egzemplarzy super folderu z różnymi podpisami lub z innymi tekstami, zmienionymi zdjęciami w każdym z egzemplarzy !!! Niestety jest to technika 4 - 5 krotnie droższa od tradycyjnego offsetu i w dodatku nisko nakładowa.*

Ostatnim nadrukiem klubowym wykonywanym metodą typograficzną, był nadruk oznaczony symbolem N 1/95-Ck z okazji 100-lecia Bydgosko-Wyrzyskiej Kolei Powiatowej. Większość klisz, z których wykonywano klubowe nadruki (od 1988 roku) zachowała się. Staną się wkrótce eksponatami archiwalnymi.

Pierwszym nadrukiem „nowej generacji” (offset w oparciu o komputer i skaner) jest nadruk N 1/96-Ck (100 lat tramwaju elektrycznego w Bydgoszczy). Kolegom bardziej jest znana koperta z okazji 100-lecia miejskiej kolei elektrycznej w Wąbrzeźnie z ubiegłego roku, której ilustracja została wykonana tą właśnie techniką.

Jak zauważa w końcowej części listu J. Plewnia, coraz bardziej dostępne stają się wszelkiego rodzaju drukarki sprzężone z komputerem. Otwiera to zupełnie nowe i nadzwyczajne możliwości wykonywania rozmaitych „nadruków” na całostkach i walorach filatelistycznych. Obrazy są wielobarwne, dobrze wkomponowane w kopertę lub kartę. W ten sposób można „drukować” piękne i pełne fantazji ilustracje dopasowane do treści znaczka lub stempla. Stworzy to oryginalną całość, jedyną w swoim rodzaju, wyemitowaną w niewielkim nakładzie lub wręcz w pojedynczym egzemplarzu. Ciekawe, jak takie walory przyjmą się wśród filatelistów i sędziów zwłaszcza, w kontekście wystawiennictwa. (KŻ)



## POCZTY TRAMWAJOWE NA ZIEMIACH POLSKICH (2)

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

### JELEŃ GÓRA

Od 1897 do 1899 kursowały w Jeleniej Górze normalnotorowe tramwaje gazowe, a od 1900 do 1969 tramwaje elektryczne o szerokości toru 1000 mm. Począwszy od 1904, w jeleniogórskich tramwajach miała być przewożona poczta. Z pocztowych zeszytów kierunkowych można wywnioskować że od 1916 z Jeleniej Góry do Sobieszowa przewożono pocztę w jednej lub dwóch torebkach, które odbierał personel tramwajowy. Od 1932 pocztę przewożono także w odwrotnym kierunku, jednak od 1940 tylko w niedziele. W latach 1918-1923 transportowano także dwie torebki do Cieplic. Między Cieplicami a Górnym Podgórzynem podróżowała najpóźniej od 1920 skrzynia z pocztą, później od 1923 przesyłki pocztowe wożono tylko w oddzielnych kursach specjalnych. Transport pocztowy między Jelenią Górą a Cieplicami (2 do 3 razy dziennie) był od 1944 odpowiednio rejestrowany.

Prócz tego pocztę przewożono w specjalnej przyczepie nr 82 która prawdopodobnie była pierwotnie wagonem silnikowym o napędzie gazowym. Pomosty w niej zostały zabudowane, a w ścianach bocznych pojawiły się otwory do wrzucania listów. Wagon ten był użytkowany do 1945.

### KATOWICE (GOP)

W regionie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego i Zagłębia Dąbrowskiego rozwinęła się największa sieć tramwajowa w Polsce najpierw wąskotorowa (785 mm), potem przebudowana na normalnotorową. Łączyła ona większość miast skupionych w aglomeracji. Wiadomo, że między tymi miastami istniała poczta tramwajowa. Linie tramwajowe były używane do transportu worków z listami i gazetami. Jednak ścisłych danych nie udało się ustalić.

### KOSZALIN

Posiadał oprócz tramwajów miejskich także linię podmiejską do miejscowości wypoczynkowej Unieście nad Bałtykiem, gdzie czasowo znalazło się lotnisko marynarki. Poczta państwowa korzystała z linii podmiejskiej od początku jej istnienia. Urząd pocztowy w Koszalinie prowadził wymianę pocztową między Up. 2 przy dworcu kolejowym a agencją pocztową w Mścicach, natomiast w miesiącach letnich także z agencją w Unieściu, a także przypuszczalnie w latach trzydziestych z nowo otwartą agencją pocztową Unieściu Wschodnim przy lotnisku wojskowym. Według zeszytów kodów pocztowych przesyłki każdego rodzaju były 1-2 razy dziennie przewożone od i do Mielna, a w lecie do Unieścia w zamykanych wagonach. Od 1928 nie ma dalszych zapisów, co nie oznacza że poczty nie przewożono. W Koszalinie do przewozu poczty używano dwóch wagonów przyczepnych bagażowo – pocztowych zbudowanych w Fabryce Wagonów w Wismarze w 1913 roku o numerach taborowych 19 i 20. Jednak nie wiadomo, czy jeździły one za wagonami silnikowymi w normalnych kursach wg rozkładu czy też w kursach specjalnych.



## ŁÓDŹ

W Łodzi działały dwa przedsiębiorstwa zajmujące się eksploatacją tramwajów: Kolej Elektryczna Łódzka (t. miejskie) i Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe (t. podmiejskie). O poczcie tramwajowej działającej na tramwajach miejskich nic nie znaleziono natomiast wiadomo, że koncesjonariusze tramwajów podmiejskich byli zobowiązani do bezpłatnego przewozu poczty oraz urzędników pocztowych. W tym celu wagony typu Herbrand GE-58 były wyposażone w przedział pocztowy wydzielony od części osobowej. Jeżeli przedział ten byłby za mały, koncesjonariusze powinni posiadać odpowiedni wagon towarowy który byłby doczepiany do wagonu. Prawdopodobnie przewożonej poczty było bardzo mało, gdyż ok. 1910 zlikwidowano wszystkie przedziały pocztowe. (przy. P.K.)

## POZNAŃ

Tramwaje ruszyły tu w roku 1880. O poczcie tramwajowej wiadomo że rozpoczęła działalność 1 grudnia 1917. Pocztę przewożono między dworcem głównym a pocztą główną na ul. 23 lutego w starych wagonach przyczepnych przebudowanych przez obicie okien płytami drewnianymi i wbudowanie urządzeń potrzebnych poczcie. Specjalnie dla tych przewozów wybudowano bocznice tramwajową z ul. 23 lutego na teren poczty oraz tor odstawczy na placu dworcowym przy peronie 4. Poczta działała do końca I wojny światowej. 1 grudnia 1919 przewozy wznowiono by zawiesić je ponownie w 1924. Tor pocztowy rozebrano częściowo w 1941. W czasie II wojny tramwaje ciągnęły przyczepy samochodowe do przewozu poczty, dowożąc przesyłki do Up. 2 przy dworcu kolejowym. (przy. P.K.)

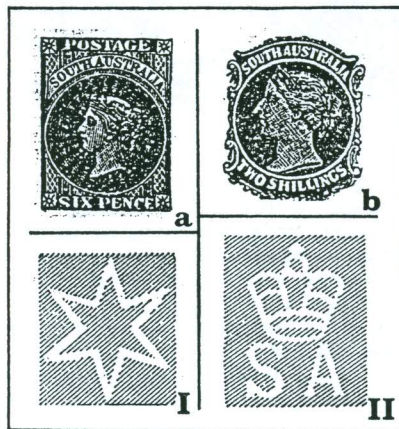
## AUSTRALIJSKIE NADRUKI KOMUNIKACYJNE (2)

Z miejską komunikacją szynową, czyli tramwajami, związany jest nadruk

### „G.T.” - GOOLWA TRAMWAY

Występuje na znaczkach opłaty Australii Południowej w latach 1868-74, przeznaczonych do użytku jako znaczki urzędowe w przedsiębiorstwie tramwajowym w miejscowości G o o l w a (czyt. gulka). Cechy tych znaczków są bardzo podobne do walorów z nadrukiem "M.R." (patrz, cz.1). Wyróżnić można sześć podstawowych znaczków z nadrukiem "G.T.", co ujęto w tabeli. Najtańszą pozycją jest znaczek "G.T" nr 3, najdroższą "G.T" nr 4.

ANDRZEJ GARCZYK



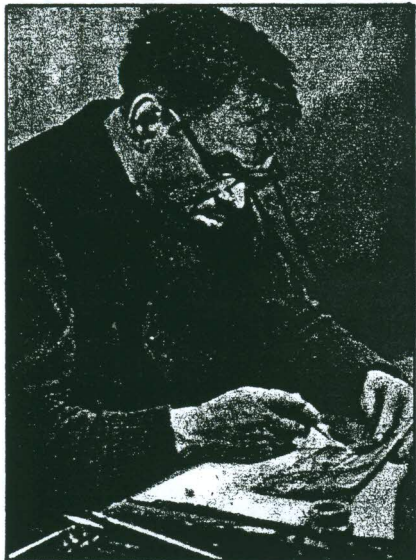
Literatura. Yvert et Tellier "Champion Catalogue de Timbres-Poste", Paris 1938. "Michel Katalog, Übersee - Band 4", München 1975/76.

Numer "GT"	Numer wg		Typ znaczka	Wodny znak	Nominał znaczka	Barwa znaczka
	Yverta	Michla				
1	5	12	a	I	1p	nieb.-zielona
2	6	13	a	I	2p	ceglasta
3	24	34c	b	II	2p	pom.-czerwona
4	16	22	b	I	4p	fiolet.(lila)
5	8a	15b	a	I	6p	pruski błękit
6	12	18	a	I	1sh	brązowa



## ŚLADEM NASZYCH PUBLIKACJI

# NIKIFOR



3572

W numerze 41 IBT zamieściliśmy na okładce znaczek pochodzący z serii "Malarstwo Nikifora", na którym została ukazana stacyjka Ugrybów. Tak wynika z adnotacji na obrazie. Analiza map mówi, że chodzi najprawdopodobniej o stację Grybów, leżącą na szlaku z Nowego Sącza do Stróża (patrz, obok). Swoją drogą ciekawe, jak ta stacyjka wygląda dzisiaj.

Tekst i fotografia pochodzą z czasopisma "Przyjaciółka" z 1968 roku, tuż po śmierci Malarza. Egzemplarz tygodnika został odnaleziony zupełnie przypadkowo podczas porządkowania strychu pewnego wiejskiego domu na Kaszubach, w lipcu 1998 roku, w 30-tą rocznicę śmierci Nikifora i prawie jednocześnie z emisją znaczków. Zbieg okoliczności?

Dziwny to był artysta. Nie wiedział jak się nazywa, ani gdzie i kiedy przyszedł na świat. Po głuchoniemej matce, wyrobniicy wiejskiej, odziedziczył wadę wymowy, co utrudniało mu porozumienie się z otoczeniem. Samotny, odcięty od świata wskutek swojego kalectwa, od trzynastego roku życia chodził po wsiach i malował. Nie dla ludzi, nie dla zysku. Malował, ponieważ tylko w ten jeden, jedyny sposób potrafił wyrazić to, co czuł, co myślał, o czym marzył.

Kto zresztą chciał — kupował te jego światełki, cerkiewki, kolorowe wioski i przedziwne, fantastyczne miasta, malowane na skrawkach papieru, na pudełkach, na kartkach wyrwanych z zeszytu.

Nikt nie nauczył Nikifora czytać i pisać. Nikt też nie uczył go malarstwa. A jednak posiadał nadzwyczajną wrażliwość na barwy, posiadał wyobraźnię artysty i głębokie prze-

świadczenie, że to jego malarstwo jest ważne.

Mówił o sobie z dumą „Matejko”. Z czasem nauczył się przerysowywać drukowane litery i składał z nich kilka napisów. Był bardzo dumny z tej umiejętności. Osiedlił się wreszcie w Krynicy-wsi, w na pół rozwalonej chałupie bez szyb. Spał na podłodze, żywił się mlekiem i chlebem. Całe dni spędzał na krynickim deptaku, koło Domu Zdrojowego lub kolejki na Górę Parkową. Siedząc na niskim murku, malował swoje obrazki.

Losem Nikifora i jego malarstwem zajęto się dopiero po wojnie. W 1947 r. obrazki Nikifora zostały po raz pierwszy wystawione w lokalu Stowarzyszenia Architektów w Warszawie, następnie na wystawach w Krakowie, w Sopocie — i znowu w 1967 r. w Warszawie, już w największym przybytku Sztuki — w Zachęcie.





Zainteresował się także naszym artystą Paryż. Urządzono mu też wystawy w Belgii, w Anglii, w Szwajcarii, we Włoszech. Nakręcono o nim film, pisano artykuły i książki.

Sława nie zmieniła Nikifora. Cieszył się nią, ale malował jak dawniej: po swojemu, dla siebie i tylko to, co mu się naprawdę podobało.

Chory od dawna na gruźlicę, dzięki troskliwej opiece lekarzy przeżył około 70 lat. W październiku zmarł w sanatorium koło Gorlic. Pochowany został w Krynicy.

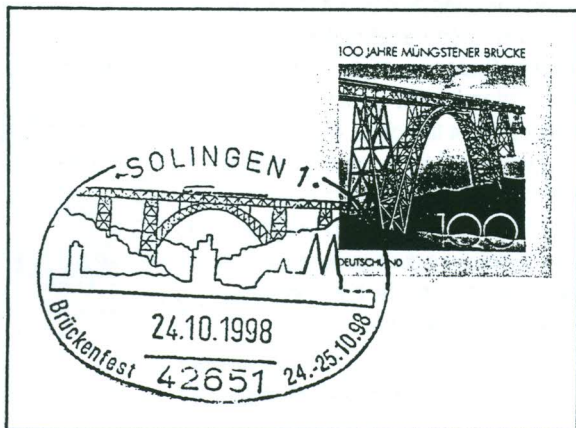
## Cesarsko-królewskie wojska kolejowe na ziemiach polskich w czasie I wojny światowej

Po ukazaniu się przedruku artykułu z HBBF, napisał do nas Kol.Fr.Musał z Olsztyna z informacją o linii kolejowej ze Słowacji do Polski przez Miedzilaborce i Łupków. Chodzi o fragment z odcinka 1; "... i nieistniejącą już dziś trasą kolejową przez Przełęcz Łupkowską do ówczesnej Galicji." Otóż linia ta nie uległa likwidacji a ruch pociągów został wznowiony w 1997 roku i trwał do listopada 1998. W tym czasie codziennie kursowały trzy pary pociągów towarowych prowadzonych lokomotywami słowackimi. Niestety, z powodów ekonomicznych - czytaj, braku środków na zakup paliwa, ruch pociągów zawieszono. Miejmy nadzieję, że tylko czasowo.

## MOST W MÜNGSTEN

O tym moście pisaliśmy także w 41 IBT. Już możemy uzupełnić informacje o tej konstrukcji, a także zaprezentować jeszcze jeden datownik, który był stosowany w Solingen 1. Najwyższy most kolejowy w Niemczech zbudowano w latach 1893-97. Uroczystego otwarcia dokonano 15 lipca 1897 r. A oto parametry; wysokość 107 m, długość 491 m, rozpiętość środkowego przęsła 170 m, ciężar użytej stali w kształcie kratownic 5.050 t, pod fundamenty użyto ok. 10.000 m betonu, koszt budowy wyniósł 2 mln 700 tys. marek. Projektantem i budowniczym mostu był Juliusz Kübler (1843-1912).

Most łączy Solingen i Remscheid, obie miejscowości położone na przeciwległych wysokich brzegach rzeki Wupper, stąd te właśnie miasta upamiętniały datownikami stulecie budowl. Kolegom Arkadiuszowi Rejterowi i Franciszkowi Sołdze dziękujemy za materiały.







# Tory w Internecie

**Kolejowi fani buszujący po Internecie założyli Serwer Miłośników Transportu Szynowego.**

Za własne pieniądze kupili trochę sprzętu, podłączyli się do Internetu i zbudowali już pierwsze strony poświęcone kolei. Można tu znaleźć informacje o imprezach, spotkaniach, przepisach kolejowych, odpowiedzi na najczęściej zadawane kolejarskie pytania, galerie fotograficzne, spis wszystkich lokomotyw, programy komputerowe, modelarstwo kolejowe, rozmowy o przyszłości kolei, opisy tras, itd.

Jest także tu przewidziane miejsce dla nas, członków Klubu Zainteresowań PZF "Kolejnictwo". Oznacza to, że każdy kolekcjoner, zbieracz może tu zaprezentować swoje zbiory, zrobić sobie **światową, stałą wystawę. Za darmo.** Można w ten sposób nawiązać kontakty w Polsce jak i z całym światem. Jak to zrobić? Jest kilka sposobów.

Pierwszy najprostszy, lecz bez wpływu na wygląd strony: sfotografować swoje zbiory (papier błyszczący, format dowolny) i dołączyć opis (najlepiej na dyskietce, lecz jeśli na papierze to czystym białym z maszyny do pisania) i adres kontaktowy. Sposób drugi: zbiory należy zeskanować (kolorowe elementy w formacie - .jpg, czarno-białe jako .gif) i przysłać spakowane na dyskietce lub pocztą elektroniczną. Sposób trzeci, najlepszy: Samemu wykonać stronę [www](http://www) przy pomocy jednego z dziesiątków programów kreujących strony internetowe (np. FrontPage, Pajaczek, Tiger, Hot Dog itd.), spakować i przesłać. Mój elektroniczny adres na dole, a pocztowy w Liście Wieczystej pod nr 196/97, telefon 0-42 67-64-310.

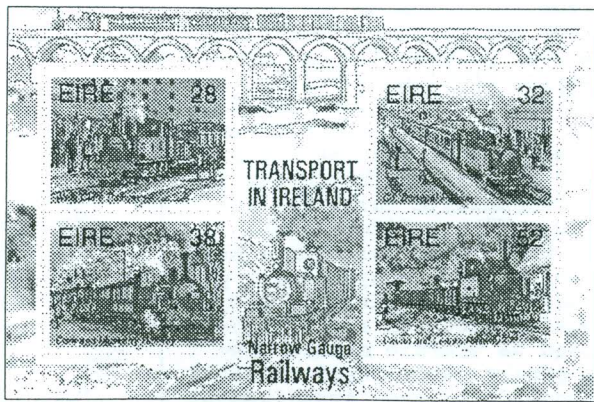


Turcja 1939 r.

W Holandii pod adresem [infolab.kub.nl/people/pijl/treinen/stamps.html](http://infolab.kub.nl/people/pijl/treinen/stamps.html) znajduje się strona Gerta van der Pijla pokazująca  **europejskie znaczki o tematyce kolejowej**: 32 znaczki i serie austriackie, 33 czechosłowackie, 2 czeskie, 10 fińskich, 21 angielskich, 6 irlandzkich, 54 szwajcarskie, 22 holenderskie, 14 tureckich, 4 z Lichtensteinu, 8 belgijskich, 25 francuskich, 24 duńskie i 5 włoskich. Przy większości są numery katalogowe i krótki opis. Ponadto znajdziemy tu galerię zdjęciową z duńskiego muzeum kolejnictwa, zdjęcia dworców holenderskich, opis linii kolejowych z Austrii).

**Jacek Kowner**

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



Irlandzka seria przedstawiająca 4 kolejki wąskotorowe



# N O W Ś C I

- 1998.08.09 - MACEDONIA;  2 zn. "125 lat kolei w Macedonii" 30, 60Den - dworzec kolejowy, parowozy.
- 1998.10.03 - BELGIA;  5 zn. paczkowe kolejowe "Modernizacja kolei" 80F/2Euro, 80F/2Euro, 160F/4Euro - pociągi TGV.
- 1998.10.23 - CHORWACJA,  5 zn. z serii /5 zn. w pasku/ "Środki komunikacji w Chorwacji" 1,50;1,50;7,20K - tramwaj konny, kolej górska, lokomotywa elektryczna,
- 1998.10.28 - HISPANIA,  1 zn. "150 lat kolei żelaznej" 35ptas - parowóz, nowoczesny pociąg.
- 1998.11.06 - AUSTRIA;  1 zn. "WIPA 2000" 32+13sz - wagon "bagażowy, replika znaczka 2sz z 1929 r.
1998. . - ANTIGUA BARBUDA;  2 zn. w ark. 2 x 1S - R. Diesel, lokomotywa spalinowa.
1998. . - BURKINA FASO;  2 bloki "Pociągi" bl. 8 zn. x 170F, bl.1500F - różne lokomotywy elektryczne i spalinowe.
1998. . - FILIPINY;  1 zn. 15P - m.in. szybki pociąg.
1998. . - GRENADA - GRENADYNY;  2 bloki "Walt Disney" 2 x 6S - kolejki - zabawki,
1998. . - GWINEA;  2 bloki "Pociągi" bl. 8 zn. x 540F, bl.1500F - różne lokomotywy.
1998. . - JAPONIA;  2 zn. 2 x 80y - kolej jednoszynowa, most Seto.
1998. . - JUGOSŁAWIA;  6 zn. w arkusiku "Lokomotywy" 6 x 2,50D - parowozy, lokomotywa spalinowa, TGV.
1998. . - MADAGASKAR;  9 zn. w bloku "Pociągi" 9 x 1700F - różne pociągi.
1998. . - MALEZJA;  3 zn. "Pociągi podmiejskie" 30,50c,1S - różne pociągi.
1998. . - ST.VINCENT i GRENADYNY;  uzupełnienie informacji z IBT 4/98 seria 6 zn. a nie 5 6-ty zn. 70c - parowóz.
1998. . - TURCJA;  1 zn. 175L - znaczek na znaczkach, m.in. parowóz, wagon silnikowy.
1998. . - W-Y MARSHAŁA;  1 zn. w ark. 60c - spalinowy zespół trakcyjny z USA.
1999. . - SOMALI;  6 zn. i blok 100,200,300,400,500,700, bl.1000 - różne lokomotywy.

Z powodu bardzo złej jakości odbitek znaczków do niniejszych nowości, zrezygnowano z ich zamieszczenia. Prezentujemy natomiast serię z Liechtensteinu (Mi 1155-7) z okazji 125-lecia kolei, wydaną 22 sierpnia 1997 roku (patrz - IBT 39).







# OKIENKO FILOKARTYSTY

Przypatrzmy się dobrze tej widokówce. Oto most na Brooklynie, nie byle gdzie, bo w samym Nowym Jorku. Jest rok 1906, kiedy to kolej i wszystko co się porusza na szynach przeżywa swój "złoty wiek". Zwróćmy uwagę na długi sznur tramwajów sunących w obie strony. Co nam to przypomina? Bliżej środka tory kolei miejskiej, właśnie czterowagonowy skład wyjeżdża w kierunku mostu. A póśrodku? Pasaż dla pieszych! Tak właśnie wyglądała cywilizacja bez samochodów. I komu to przeszkażdało, prawda?

Jakże swojsko prezentuje się na tym tle, wóz zaprzężony w konika (u dołu), rozwożący towary. Tak wyglądała masowa komunikacja miejska "zaledwie" 93 lata temu w jednym z największych miast świata.

Kilka słów o samej kartce. Zauważmy, że strona odwrotna przeznaczona jest tylko na znaczki i adres. Dla korespondencji przeznaczono jedynie wąski pasek pod ilustracją! Zasadnym więc wydaje się określenie takiej widokówki mianem "treściwki" (patrz, poprzedni numer IBT).



*Curve of Brooklyn Terminal, Brooklyn Bridge,  
New York.*

*51/506 25th St. Fr. J. J. Gutzmacher*

## Post Card



*L. Gutzmacher  
Bromberg  
Luisenp. 14a*


Kartkę wysłano 31 maja 1906 roku z Nowego Jorku do Bydgoszczy (Bromberg). Stempel od biorcyzcy nosi datę 11 czerwca.

Widokówkę wykonano w Niemczech we Frankfurcie n/Menam na zamówienie firmy amerykańskiej w Portland. Posiada numer 560, chodzi o najprawdopodobniej o numer wzoru.



W prawym dolnym narożniku (na ilustracji) sygnatura o zastrzeżeniu praw autorskich.



Do niniejszego biuletynu zostaje dołączony odcinek **9**  
**SPISU POCZTOWYCH AMBULANSÓW KOLEJOWYCH**  
**RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ 1921–1939**  
zawierający skorowidz alfabetyczny miejscowości.



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



**Biuletyn sponsoruje:**  
**Stowarzyszenie**  
**Inżynierów i Techników**  
**Komunikacji**  
przy węźle PKP w Bydgoszczy

