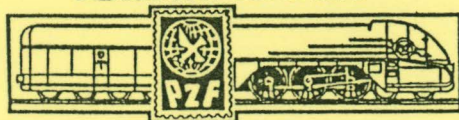


POLSKI ZWIĄZEK FILATELISTÓW OKRĘG BYDGOSKI

*Klub
Zainteresowań*



Kolejnictwo

ILUSTROWANY BIULETYN TEMATYCZNY

Pismo filatelistów tematyków komunikacji szynowej



3 • 1999 WRZESIEŃ 45

ROK XII

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

RYNEK NIEFILATELISTYCZNY



Każdy filatelista, decydując się na zbieranie walorów z określonej tematyki, staje niezmiennie przed fundamentalnym problemem; gdzie szukać znaków pocztowych potrzebnych do zbioru? Pytanie tym bardziej istotne, jeśli dotyczy Kolegów rozpoczynających dopiero przygodę z filatelistyką, kiedy brak doświadczenia i rozeznanania w "materii" stawia nierzadko pod znakiem zapytania dalszą pomyślną kontynuację zainteresowań. Sprawa komplikuje się jeszcze bardziej, gdy precyzujemy o jakie konkretnie chodzi walory. Wiadomo na przykład - wracając na nasze podwórko, że całości ze stemplem formacyjnym pociągu pancernego nie kupi się ot, tak prosto w przygodnym sklepie filatelistycznym, że na potrzebny nam zwykły datownik okolicznościowy można trafić wszędzie, ale przypadkiem, zaś choć nabyć jakikolwiek znaczek (bynajmniej nie będący żadnym rarytatem), musimy liczyć się z faktem, że może minąć sporo czasu zanim trafi do naszego klasera. Oczywiście, tak dzieje się, jeżeli próbujemy budować zbiór najprostszyimi zabiegami; okazuje odwiedzanie sklepów filatelistycznych, okienek pocztowych, nawiązywanie korespondencji z osobami będącymi w podobnej sytuacji do naszej.

Kolekcyjni dysponujący wolnym czasem i lubiący podróżewać, decydują się na odwiedzanie tzw. giełd filatelistycznych, zwanych także spotkaniami wymiennymi (termin pochodzi prawdopodobnie stąd, że gotówkę "wymienia się" na walory). Co by nie powiedzieć na ich temat, byki, są, i zapewne długo pozostaną podstawowym źródłem zaopatrywania się wielu filatelistów. Tu nawiązują się także znajomości procentuacji w przyszłości przy budowie i rozwijaniu zbiorów, eksponatów. Szkopuł tkwi w tym, że tak naprawdę mamy w kraju tylko jedną giełdę z prawdziwego zdarzenia - warszawską. No, może jeszcze jedną lub dwie wyróżniające się atrakcyjną podażą materiału filatelistycznego.

Najwyższym stopniem wtajemniczenia jest uczestnictwo w czymś, co się określa mianem aukcji. Co pewien czas możemy przeczytać relacje z takich imprez, np. w "Filateliście". Do licytacji lotów (tak się nazywają walory wystawione na sprzedaż), przystępuje w zasadzie elita dysponująca zasobem środków, których przeciętny kolekcjoner - nawet gdyby takowe posiadał, napewno nie zdecydowałby się wydać, na powiedzmy walor równoważny kilkumiesięcznym poborom lub "tylko" jednej pensji. Podobne transakcje zresztą, zawiera się również poprzez prywatne kontakty z uznanymi zbieraczami, o których wiadomo, że dysponują określonymi walorami (lub mogą nam ułatwić nabycie takowych).

Tak w dużym uproszczeniu wygląda rynek filatelistyczny, na temat którego otrzymuję wiele zapytań od wstępujących do klubu Kolegów. Niechaj więc ta część felietonu będzie przy okazji zarazem próbą odpowiedzi.

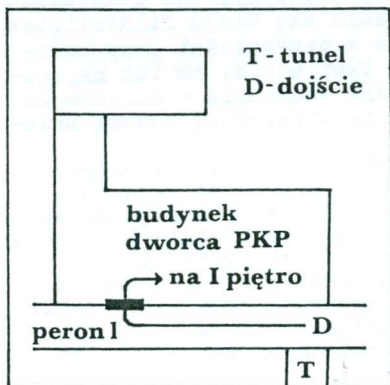
Okazuje się jednak, że obok wyżej omówionego, istnieje również rynek niefilatelistyczny. Czym się charakteryzuje? Wyjaśnię to na przykładzie ogłoszenia, które nasz klub zamieścił niedawno na łamach "Filatelisty". Najprościej mówiąc, chodziło o nawiązanie stałej współpracy z firmą, która podjęłaby się wysyłkowej sprzedaży znaczków pocztowych - nowości o tematyce kolejowej, na indywidualne zamówienia członków klubu. Jak Kolekcyjni sądzą, ile napłynęło zgłoszeń? Odpowiadam; jedno! Może dlatego, że w ogłoszeniu zaznaczono, że chodzi o firmę solidną? Nie wiadomo. Uprzejma wymiana korespondencji pomiędzy obu stronami zakończyła się de facto fiaskiem. Rozumowanie z pozycji klubu, a więc interesu członków

było następujące; aby ktokolwiek zamówił cokolwiek w systemie sprzedaży wysyłkowej, musi na sto procent(!) wiedzieć, co kupuje i za ile. Czyli wie, co jest konkretnie na znaczku i na ile mu ta przyjemność wyczyści portfel. Jest to wydawałoby się, sprawą oczywistą. Sugestia, że klub mógłby do każdego biuletynu dołączać specjalną wkładkę z ilustracjami znaczków i podaną ceną tychże, pozostała w zasadzie bez odpowiedzi. Pomysłmy! Klub oferuje firmie ponad 120-tu potencjalnych klientów! I co? No, owszem. Firma mogłaby przesyłać znaczki, ale tylko klubowi w większych ilościach, znaczy - hurtem. Wyszło więc na to, że to klub powinien zamienić się w sklep filatelistyczny i prowadzić sam sprzedaż wysyłkową. Coś chyba nie tak. Pozostaje więc nam "stary", prosty sposób; odwiedzamy sklepy filatelistyczne osobliście, wybieramy i kupujemy to, co akurat mają na stanie i wracamy szczęśliwie do domu z przeświadczeniem, że eska-pada wzbogaciła nasz zbiór i na najbliższe pół roku (rok, dwa lata?), mamy te sprawy "z głowy". Niestety, jest to powszechnie panujący model zbieractwa filatelistycznego w Polsce. Podkreślmy z naciskiem; chodzi cały czas o standartowy materiał filatelistyczny, jakim są zwykłe znaczki pocztowe aktualnie emitowane. Fundament każdego zbioru. A coś dopiero mówić o reszcie... Nie dziwny się zatem, że mizéria polskich eksponatów tematycznych (zwłaszcza młodzieżowych), jest na zagranicznych wystawach oceniana adekwatnie do ich zawartości. Póki co, nieśmiałe próby zmiany tego stanu rzeczy (vide, ogłoszenie), kończą się, jak opisano.

"Klient - nasz Pan", brzmi zupełnie dobrze, ale "Sprzedawca - nasz Pan", brzmi jeszcze lepiej. Co było do udowodnienia.

Krystian Żurawski

SPOTKANIE W OLSZTYNIE 16 PAŹDZIERNIKA



Po raz pierwszy w historii klubu zagocimy w krainie Warmii i Mazur. Wszystkich chętnych zapraszają serdecznie Koledzy Gospodarze; Krzysztof Jankowski oraz Franciszek Musal. Spotkanie odbędzie się w sali budynku dworca PKP w Olsztynie, wejście z peronu 1. Początek o godz. 10.45. Sala będzie udostępniona już od godz. 8.

Spotkanie w Olsztynie jest okazją głównie dla Kolegów zamieszkujących tę część kraju. Odnotujmy, iż ostatnie spotkanie na "północy" miało miejsce w 1988 roku w Gdańsku. W programie spotkania m. in.; sprawy organizacyjne, problemy związane z redagowaniem IBT, najbliższe emisje Poczty Polskiej z kolejnictwa i - jak zawsze spotkanie wymienne.

GRATULUJEMY!

Miło nam zakomunikować, że doceniono naszych Kolegów! I tak;

- ◆ Bolesław Szymański z Torunia został wybrany na prezesa Okręgu Toruńskiego PZF,
- ◆ Maciej Widmański z Rudek k. Kielc pełni funkcję prezesa Klubu Zainteresowań PZF "PIES",
- ◆ Jacek Kowner z Łodzi został redaktorem naczelnym pisma Klubu Miłośników Starych Tramwajów "PANTOGRAF".

150. ROCZNICA UTWORZENIA KRÓLEWSKIEJ DYREKCJI KOLEI WSCHODNIEJ

◆ Z tej okazji, 8 października ukaże się kartka pocztowa (całostka). Natomiast 3 listopada będzie stosowany datownik okolicznościowy w UPP Bydgoszcz 2 (85-900) oraz zostanie wydana specjalna kartka beznominałowa.

Datownik będzie zabezpieczony w klubowym abonamencie.

◆ 17 września Poczta Polska wyda kartkę pocztową (całostkę), z okazji 60. rocznicy napaści sowieckiej na Polskę i Dnia Sybiraka. Na ilustracji zamieszczono fragment pomnika ukazujący kolejowy wagon - platformę z postawionymi na niej krzyżami.

◆ 25 października w up. Zakopane 1 (34-500) będzie stosowany datownik; "100 lat linii kolejowej Chabówka - Zakopane". Nie objęty abonamentem.



BYŁY POCZTY KOLEJOWE

● 15 czerwca z okazji VI Pielgrzymki Jana Pawła II do Polski, zorganizowano okolicznościowy przewóz przesyłek koleją na trasie z Rybnika do Krakowa. Wydano także specjalną nalepkę z napisem "Przesyłka kolejowa".

● 12 września z okazji KWF "Chorzów '99" zorganizowano przewóz przesyłek koleją wąskotorową w Wojewódzkim Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie, pomiędzy końcowymi stacjami; Wesole Miasteczko - Stadion Śląski. Wydrukowano też dwa rodzaje nalepek, dla każdej stacji osobno.

(Od red.) Informacja o "poczcie czerwcowej" ukazała się w "Filateliście" czerwcowym, o poczcie w Chorzowie w numerze wrześniowym. Pytanie do Organizatorów; dlaczego informacje o takich pocztach ukazują się w ostatniej chwili, podczas gdy powinny nawet z półrocznym wyprzedzeniem! Czy chodzi o to, żeby jak najmniej osób dowiedziało się o tym, czy jest to poprostu lekceważenie obowiązków spoczywających na Organizatorze takich imprez? Sytuacja taka powtarza się nagminnie, co jest do prawdy wysoce i-ry-tu-ja-ce!

☞ Informujemy, że walory filatelistyczne w klubowym abonamencie - s p o n s o r o w a n e, przysługują wyłącznie w jednym egzemplarzu. Każdy taki walor zamówiony indywidualnie w ilości większej niż 1 egz. jest odpłatny w 100%.

Z żalem zawiadamiamy, że zmarli Koledzy;

Waldemar J A K S z Poznania, lat 58

Janusz S Z C Z E P A Ń S K I z Lublina, lat 73
Członek Honorowy PZF, sędzia konkursowy kl.I,
wystawca (m.in.eksponatów filumenistycznych
z tematyki kolejnictwa), w klubie od 1985 roku.
Odznaczony m.in.; Krzyżem Kawalerskim Orderu
Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi, Złotą
Odznaką "Za zasługi dla polskiej filatelistyki".



SKARB „FILATELISTY”

Tak bez wątpienia można określić sierpniowy numer "Filatelisty" - (8/99), zawierający obszerny informator, którego zawartość podajemy poniżej. Jak zaznaczono w przedmowie, "Informator" przedstawia obraz polskiej filatelistyki na tle filatelistyki na świecie. Zawiera aktualne (na koniec maja br.) dane adresowe z numerami telefonów włącznie. Sądzimy, że taki wszechstronny informator przyda się każdemu.

- Międzynarodowe organizacje i stowarzyszenia filatelistyczne
- Członkowie Honorowi Polskiego Związku Filatelistów
- Polski Związek Filatelistów - władze naczelne
- Polska Akademia Filatelistyki
- Studium Filatelistyki PZF
- Okręgi i oddziały Polskiego Związku Filatelistów
- Eksperci PZF
- Rzecznicy PZF do wyceny zbiorów filatelistycznych
- Kluby zainteresowań PZF
- Polskie kluby filatelistyczne za granicą i kluby zbieraczy znaczków polskich
- Wydawnictwa PZF
- Stałe spotkania wymienne filatelistów
- Biblioteki filatelistyczne i muzeum
- Adresy Zarządów Poczтовых (wg UPU)
- Adresy Związków Filatelistycznych (wg FIP)
- Spis sklepów filatelistycznych w Polsce

OGŁOSZENIA

Sklep Filatelistyczno-Numizmatyczny
„STAMPOZAURUS”

00-682 Warszawa • ul. Hoża 54
tel. 621-54-12 • godz. 10⁰⁰-18⁰⁰

■ Firma prowadzi abonament tematyczny znaczków, m.in. z kolekcji. Zamówienia można składać osobiście, telefonicznie lub listownie. Możliwa jest także sprzedaż wysyłkowa za pobraniem pocztowym (ok. 10 zł). Należy podać numer wg Michla lub przesłać kserokopię ilustracji. W uzupełnieniu danych w ramce;

tel. kierunkowy do W-wy 0-22, w soboty sklep czynny krócej, od 10 do 13. (Od red.; średnia cena czystej serii z blokiem z obszaru tzw. "zamorza" - 30-40 zł, z arkusikami 50-70 zł, serie krótsze od 12 do 25 zł).

■ Janusz Adamczyk, 31-543 Kraków, w zamian za przesyłki ambulanse z i do Krakowa (do 1945 r.), oferuje podobne walory z innych miejscowości w Polsce, np. poczty konduktorskie.

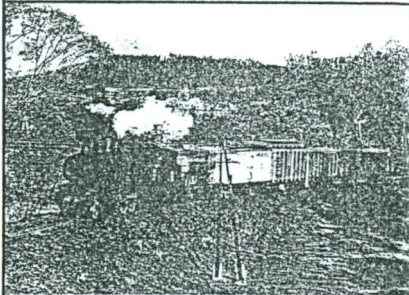
■ Krystian Żurawski, 87-140 Chełmża, odstąpi po niewygórowanej cenie książki; "Stare parowozy", J. Bouda, Z. Bauer, SiT 1985 oraz "Podróże w świecie znaczków", O. Gross, K. Gryżewski, Wydawnictwo Glob 1987.

50 X

Kolejki kopalni toru w Polsce

Świat kolei 3/99

3 DZIESIĘCIOTYSIĘCZNY 11,50 zł



• Nowy tabor dla PKP
• Parowoz serii 011
• Parowozem na 2252 m n.a.m.
• Dzielę tramwajów w Kostrzynie

... ukazał się już "Świat kolei", magazyn sympatyków komunikacji szynowej. Pierwszy numer "Parowozika", bo taki tytuł początkowo nosiło czasopismo, ukazał się w 1988 r. Do końca 1997 r. "Świat kolei" był kwarta-

Rubryki stałe

komentarze aktualności z kraju ze świata pomniki katastrofy archiwum taboru ABC kolei statystyka komputerowe tory kolej w internecie plany modelarskie nowości modelarskie filatelistyka kolejdoskop

lnikiem a z początkiem 1998 znacznie przyspieszył stając się dwumiesięcznikiem. Jest to, jak do tej pory jedyny, z prawdziwego zdarzenia magazyn przeznaczony dla szerokiej rzeszy miłośników i fanów wszystkiego, co wiąże się z transportem szynowym, a co wyszczególniono obok w wykazie rubryk stałych. Zwracamy uwagę, że nie zabrakło tam również nas - filatelistów.

"Świat kolei" posiada format A4, prezentuje wysoki poziom edytorski, zawiera mnóstwo pięknych i interesujących fotografii i wiele fachowych artykułów z rozmaitych dziedzin kolei i komunikacji tram-

wajowej. Aktualna cena wynosi 11,50 zł za 50 stron czasopisma. O "SK" pisaliśmy już wcześniej w IBT 25 i 31. Zespołowi redakcyjnemu, któremu szeptuje Ryszard Pyssa, na co dzieła dyrektor Technikum Kolejowego w Poznaniu, gratulujemy wytrwałości i życzymy coraz większej ilości czytelników.



Znaczek wydany przez pocztę watykańską poświęcony Kosowu. Dochód będzie przeznaczony na rzecz ofiar wojny. Na znaczku umieszczone są słowa Jana Pawła II "Zawsze jest czas na pokój"

Uchodzący albańscy uciekają z Kosowa torem kolejowym. Znaczek z pewnością jest "polonicum", ale czy kolejowym? A co o tym sądzą Koledzy?

POCZTY TRAMWAJOWE NA ZIEMIACH POLSKICH (3)

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

SZCZECIN

Pierwsze tramwaje konne ruszyły w 1879, natomiast elektryczne w 1897. Już przed 1884 poczta państwowa korzystała z tramwajów konnych do przewozu sekretników listowych (czy były one konwojowane, nie wiadomo), między up. w Szczecinie – Grabowie, Gołęczynie i Gołławiu. Ostatnia miejscowość była wtedy jeszcze samodzielną gminą w powiecie szczecińskim. Tramwaje elektryczne od 1897/98 do lat dwudziestych w dalszym ciągu transportowały torebki listowe. W roku 1919 spotkały się zarządy poczty i tramwajów, planowano w 1917 podpisać umowę o transporcie paczek do tych urzędów, gdzie docierały tory tramwajowe. Taki transport rozpoczął się niebawem między up.5 na dworcu głównym a up.4 przy pl. Parad przy Bramie Berlińskiej (linia 2, 6), a także między up.1 (poczta główna) a up. przy ul. Pruskiej (nr. nieznanym, linia 4), jak też między Grabowem (ul. Pocztowa) a Gołęczinem (ul. Wulkanu) i Gołławiem przy torze w kierunku tzw. „osady kobiet” (linia 7, dzisiejsza 6).

Do przewozu poczty i paczek zaadaptowano sześć letnich wagonów przyczepnych (rok budowy 1898), które przeszły na własność poczty. Z dokumentów Linke – Hofmann – Lauchhammer wynika, że w 1919 zaczęto budowę silnikowych wagonów pocztowych dla Szczecina. Jednak nie wiadomo, czy rzeczywiście wagony te eksploatowano w Szczecinie, a jeśli nie, to gdzie zostały przesłane oraz ile ich było. Literatura fachowa przemilcza ten fakt. Można przyjąć że przewóz poczty tramwajami wstrzymano między 1924 a 1927. Jednak według innych źródeł uczyniono to na początku 1945.

TORUŃ

Miasto posiadało dwa dworce kolejowe: dworzec główny i dworzec miejski. To było przyczyną uruchomienia tramwajów, które ruszyły w 1891. Jednak poczta tramwajowa dotarła do dworca głównego dopiero w 1934.

WAŁBRZYCH

Wałbrzych był połączony z przedmieściami w latach 1898–1966 siecią tramwajów elektrycznych. W latach 1923–28 tramwaje zabierały także pocztę na odcinku z placu Grunwaldzkiego do miejscowości Biały Kamień na linii do Szczawna Zdroju.

WROCŁAW

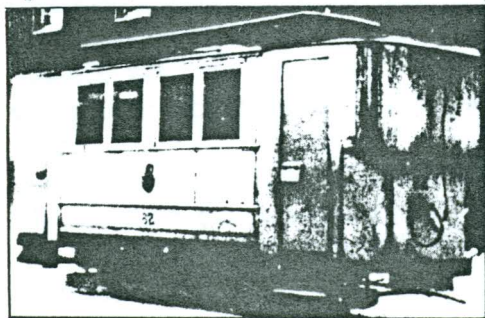
Wrocław był pierwszym miastem na ziemiach polskich, w którym ruszyły tramwaje elektryczne. Stało to się w 1893 roku a całą budowę sfinansowała spółka Elektryczne Tramwaje Wrocław (ESB). Jednak jeszcze przed elektrycznymi kursowały tramwaje konne, które uruchomiło Towarzystwo Wrocławskiej Kolei Ulicznej (BSEG) w 1877. Linie te następnie zelektryfikowano. W 1900 władze miasta postanowiły uruchomić własne przedsiębiorstwo tramwajowe (ESB), które po kilku latach wchłonęło dwa wyżej wymienione. Jednak przez kilka lat we Wrocławiu działały trzy różne przedsiębiorstwa konkurujące ze sobą.

Przesyłki pocztowe przewożono tramwajami już przed rokiem 1884 . Cesarska Dyrekcja Poczty posiadała zgodę od BSEG na przewóz tramwajami konnymi listów , pieniędzy i paczek między up. 16 (poczta główna) a up.9 . Prawdopodobnie podobny system przewozu poczty istniał w pierwszym okresie działania tramwajów elektrycznych. Już w 1902 poczta rozpoczęła rozmowy z ESB o wprowadzenie przewozu przesyłek między up.2 przy dworcu a urzędem zajmującym się przyjmowaniem paczek . Jednak z powodu dużych kosztów budowy torowiska i wozów tramwajowych oraz z powodu sprzeciwu BSEG , która posiadała większość torowisk na w/w trasie negocjacje zakończyły się bez sukcesu . Do pomysłu powrócono jednak w 1919. W ten sposób doszło do wprowadzenia przewozu przesyłek pocztowych tramwajami. Przesyłki transportowano między up. 1,2 i 22 . SSB sprzedało poczcie 4 stare wagony silnikowe. Przystosowano je do przewozu poczty oraz nadano im numery taborowe 56,57,59,60. Wagony te stacjonowały w zajezdni Ślęza . W ruchu były normalnie trzy wagony a jeden stał w rezerwie. Poczta podpisała aneks do umowy , który mówił , że jeżeli w/w wagony nie mogłyby przewieźć wszystkich przesyłek pocztowych , to mogły je wspomóc wozy osobowe będące własnością SSB. Nie wiadomo jak długo działał ten rodzaj przewozu poczty , gdyż niektóre źródła podają , że do 1944 zaś inne , że do całkowitej motoryzacji poczty , czyli do lat 30-tych.

Trasa tramwajów pocztowych wiodła od up.2 przy dworcu kolejowym , gdzie znajdowała się bocznica i odpowiednie połączenie torowe . Wiodła ona dalej dzisiejszymi ulicami Piłsudskiego , Dąbrowskiego , Krasińskiego i Al. Słowackiego do placu Dominikańskiego, gdzie znajdowała się bocznica do up.22. Niektóre wozy docierały dalej ulicą Wita Stwosza i Krawiecką do up.1. Przez pewien czas istniała także bocznica do up. czekowego. Wszystkie połączenia torowe służące jedynie poczcie były jej własnością. SSB utrzymywało wszystkie urządzenia torowe, sieć trakcyjną i wagony za opłatą w wysokości kosztów utrzymania , plus dodatkowo 10 lub 20 % . Umowa została zawarta najpierw na 3 lata , a potem była stopniowo przedłużana. Personel był zatrudniany przez pocztę , zaś jego wyszkolenie ciążyło na SSB. Oprócz motorniczego , w wozie musiał znajdować się także konwojent. Planowane przyłączenie innych urzędów do sieci nie zostało zrealizowane z powodu braku finansów. Poczta tramwajowa we Wrocławiu była najbardziej rozwiniętą. (cdn)

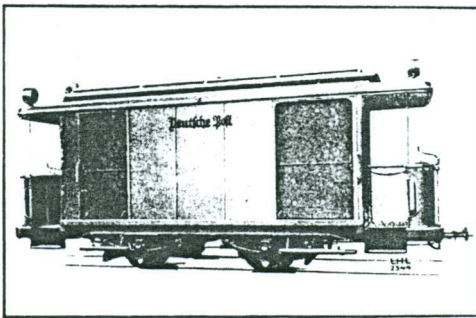
Jelenia Góra. Przyczepa do przewozu poczty (82) użytkowa do 1945 roku.

Foto:
Slg. Klahr/Repro GHK



Szczecin. Wagon przyczepny dla poczty przebudowany z wagonu letniego.

Foto:
Repro Lutz/Slg. GHK



Uwaga, tematycy!

JEST WYKAZ NADRUKÓW

Tadeusz Welkens z Krakowa podjął się zebrania i opracowania wszystkich polskich nadruków niepocztowych wykonanych na całostkach: kartach i kopertach. Na potrzebę wykonania takiego wykazu zwrócił uwagę nieżyjący już, **Józef Kossowski** z Warszawy, który rozpoczął w latach 1984–88 pierwsze prace związane nad tym zagadnieniem. Nie dane mu jednak było je ukończyć. „Pałeczkę” przejął więc T. Welkens i poprowadził dzieło dalej, o czym można przeczytać w archiwalnych numerach „Filatelisty” 7/95 i 7/96.

Z początkiem bieżącego roku praca została ukończona, a efekt jest imponujący. Autorowi udało się odszukać i opisać łącznie **1247 nadruków wraz z odmianami** na 190 kopertach i 1057 kartach. Wykaz jest opisowy i nie zawiera – niestety, ilustracji. Faktem jest jednak, że opisy wszystkich nadruków są dość szczegółowe i każdy tematyk bez trudu wyszuka te, które go interesują. Maszynopis opracowania został wcześniej przesłany do naszego klubu, w związku z koniecznością dokonania uzupełnień i korekty do nadruków związanych z tematyką kolejową. Autorowi zostały więc przesłane wszystkie dostępne informacje, które klub od 1986 roku regularnie zamieszcza w dobrze Kolegom znanych „Wykazach...”. Po raz pierwszy nadarzyła się również okazja, aby „zbadać”, jakież to nadruki kolejowe wykonano wcześniej, zanim klub rozpoczął ich ewidencję. Podkreślimy jednak gwoili jasności jeszcze raz: **chodzi wyłącznie o nadruki na całostkach**, a nie na kartach lub kopertach o charakterze pamiątkowym. Postaramy się je przedstawić na naszych łamach. Niektóre z nich udało się pozyskać w oryginale, tzn. kserokopie z walorów znajdujących się w posiadaniu T. Welkensa.

Opracowanie powinno zainteresować nie tylko spore rzesze tematyków, lecz także zbieraczy i badaczy całostek polskich. Miejmy nadzieję, że na pracę krakowskiego filatelisty zwróci uwagę Komisja Całostek przy Zarządzie Głównym PZF. Autor stanął obecnie przed dylematem, kto i na jakich zasadach zechciałby partycypować w ukazaniu się tego dzieła drukiem. Jak zwykle, rzecz napotyka największe trudności w kwestii pozyskania niezbędnych środków finansowych.

W imieniu wszystkich filatelistów tematyków, dziękuję p. Tadeuszowi Welkensowi za podjęcie się tej benedyktyńskiej pracy i żywię nadzieję, że w nieodległym czasie trafi do rąk każdego zainteresowanego.

K. Żurawski

Pomnik Ernesta Malinowskiego w Peru

Na okładce zamieściliśmy warszawski datownik z pomnikiem E. Malinowskiego. Jak wygląda monument w rzeczywistości, można zobaczyć poniżej. Zdjęcie wykonano na moment przed uroczystym odsłonięciem. Z lewej strony szarfa peruwiańska, z prawej biało-czerwona. Tekst obok, to fragment wywiadu z uczestnikiem oficjalnej delegacji parlamentarno-rządowej, posłanką Barbarą Hyla - Makowską, która dzieli się swoimi wrażeniami z podróży. Opracowano na podstawie Trybuny Pomorza i Kujaw, 31/99.



- Jak wyglądała sama uroczystość odsłonięcia pomnika?

- Wszyscy jechaliśmy koleją aż do jej najwyższej położonego punktu, czyli na przełęcz Ticlio na wysokości prawie pięć tysięcy metrów n.p.m. gdzie miał być odsłonięty pomnik. Bardzo dawała się nam we znaki choroba wysokogórska. W pociągu była serwowana herbata z koki, którą podobno trzeba pić, aby wytrzymać na tej wysokości. Służba zdrowia trzymała w pogotowiu butle tlenu. Podczas uroczystości była piękna pogoda, jednak co chwila komuś robiło się słabo. Brak tlenu powodował, że ludzie zachowywali się trochę dziwnie, mieli spowolnione ruchy, długo mówili, opadały im powieki.



- Te przygotowania, o których Pani mówi, pewnie wymagały wiele wysiłku, tym bardziej, iż nie wszyscy w Polsce wiedzą, kim był Ernest Malinowski...

- Dzisiaj bardzo trudno znaleźć sponsorów chcących ofiarować pieniądze na pomnik. Ludzie chętniej dają na szpitale, imprezy sportowe czy biedne dzieci. Jeśli chodzi o pomnik Ernesta Malinowskiego w Peru, to duży wkład miało Stowarzyszenie Inżynierów Kolejnictwa. Szkoda, że polskie społeczeństwo tak mało wie o Ernestie Malinowskim.



(...) U nas nazwano jego imieniem pociąg relacji Warszawa-Kraków, odbyły się sesje naukowe organizowane przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Kolejnictwa oraz Uniwersytet Warszawski, natomiast w październiku Wydział Języka Hiszpańskiego w Kolegium Językowym w Bydgoszczy przyjął imię Ernesta Malinowskiego.

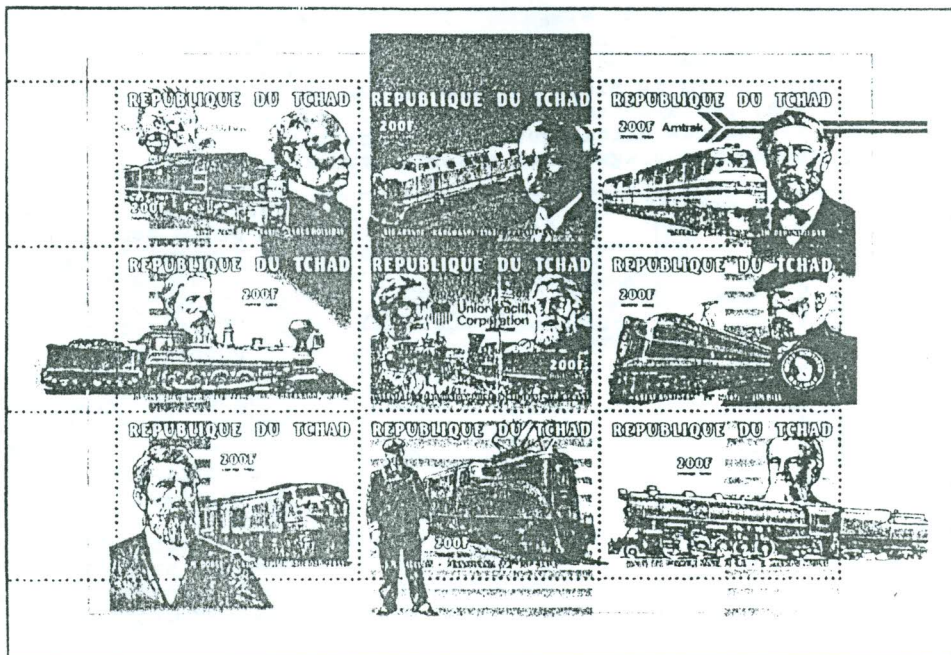
● Zapomniano o jeszcze jednym obiekcie - moście kolejowym. Gdzie się znajduje? Spójrz do "Okienka filokartysty", na stronę 12.

N O W Ś C I



- 1998.11.10 - WIELKA BRYTANIA – GUERNSEY; [Mi 790, bl. Mi 22] 1 zn. i blok z serii (6 + 1) „150 lat Bożego Narodzenia w Wielkiej Brytanii” 43p – lokomotywa zabawka, blok – wszystkie 6 znaczków.
- 1998.11.27 - RUMUNIA; [Mi 5353] 1 zn. nadruk w kolorze czerwonym nowego nominału 50L i lokomotywy na zn. 4L 50L – Nicolae Titulesco.
- 1998.12.22 - RUMUNIA; [Mi 5369] 1 zn. „Wydarzenia XX wieku” 2000L – lokomotywa holownicza nad Kanalem Panamskim.
1998. . - BURKINA FASO; [] 8 zn. w arkusiku i blok „Lokomotywy” 8 x 425Fr, blok 2500Fr – lokomotywy spalinowe i elektryczne.
1998. . - CZAD; [] 9 zn. w arkusiku „Lokomotywy” 9 x 200Fr – różne lokomotywy.
1998. . - ETIOPIA; [] 4 zn. „100 lat linii kolejowej z Etiopii do Dżibuti” 45,55c,1,2B – budowa linii kolejowej, parowóz, dworzec, lok. spalinowa.
1998. . - GRENADA – GRENADYNY; [] 1 blok „Kubuś Puchatek” bl. 6S – na marginesie bloku parowóz.
1998. . - KAMBODŻA; [] 6 zn. i blok „Lokomotywy” 200, 500, 900, 1000, 1500, 4000, blok 5400R – różne parowozy.
1998. . - KRLD; [] blok 80Ch – lokomotywa spalinowa.
1998. . - PALAU; [] blok 2S – transport promu kosmicznego po szynach.
1998. . - TANZANIA; [] 6 zn. w bloku „Film rysunkowy o Rudolffie” 3 zn. x 200Sh z motywem kolejowym (kolejarz z oliwiarką, wagon, lokomotywa).
1998. . - TURKMENISTAN; [] 1 zn. 12000M – parowóz angielski.
1998. . - ZAMBIA; [] 5 zn. i blok „Lokomotywy” 0,800,800,900,900K blok 1000K różne lokomotywy.
- 1999.01.11 - JAPONIA; [] 1 zn. „Otwarcie linii kolejowej Ihara” 80Yen – lekki wagon silnikowy.
- 1999.02.02 - WIELKA BRYTANIA; [Mi 1784] 1 zn. „Rozwój komunikacji” 43p – parowóz, most kolejowy, tunel
- 1999.02.12 - POLSKA; [Mi 3746] 1 zn. z serii (2) „Polacy na świecie” 1zł – Ernest Malinowski na tle mostu nad wąwozem Verrugas.
- 1999.02.16 - WIELKA BRYTANIA – JERSEY; [Mi 873] 1 zn. „125 lat UPU” 20p – parowóz.
- 1999.04.27 - RFN; Mi 2042 1 zn. „Światowa Wystawa EXPO Hannover'99” 110pf – ICE
1999. . - ANTIGUA i BARBUDA; [] 4 zn. „IBRA Norymberga 1999” 1;1,20;1,65; 1,90S – m.in. parowozy i wagony.
1999. . - ARGENTYNA; [] zeszytik znaczkowy za 5S – na okładce dawna lokomotywa.
1999. . - BARBADOS; [] 1 blok „WF Australia'99” bl.4S – na marginesie bloku Harbour Bridge w Sydney.
1999. . - GRENADA; [] 6 zn. w arkusiku i blok „Pociągi” 6 x 1,50S, bl. 6S – różne pociągi.
1999. . - GRENADA; [] 2 zn. „IBRA Norymberga'1999” 75c,1S – m.in. parowozy.
1999. . - GRUZJA; [] 5 zn. i blok „Lokomotywy” 10,30,40,50,80, bl. 100Kup rosyjskie lokomotywy elektryczne.

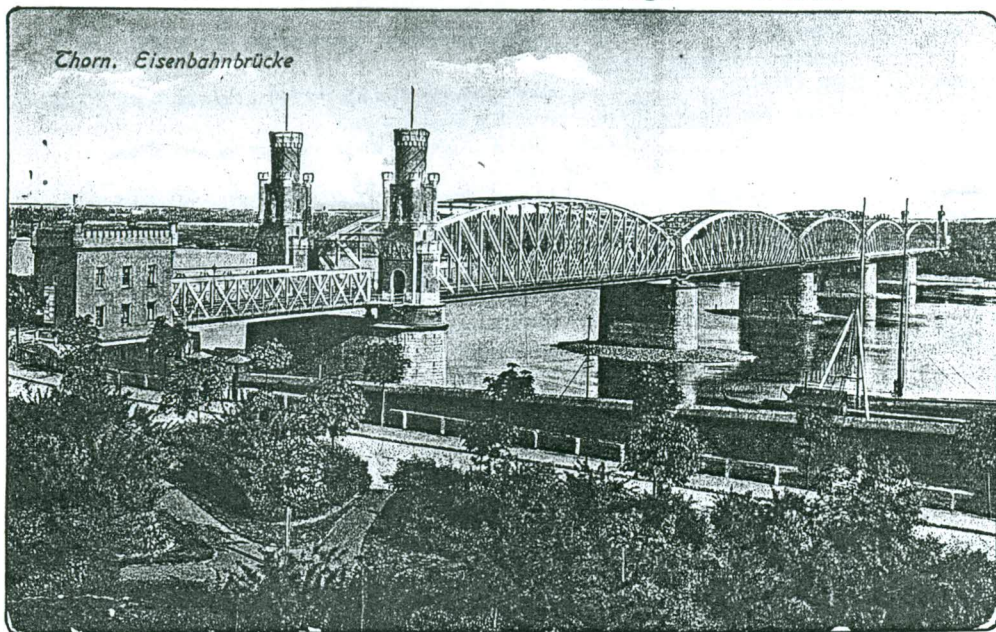
1999. . - GRUZJA; [] 1 zn. z arkusika (8) „Mosty w Tbilisi” 60Kup – most kolejowy.
1999. . - GUJANA; [] 2 zn. „IBRA Norymberga’1999” 60,200S – lok.elekt., parowóz.
1999. . - GWINEA; [] 8 zn. w arkusiku i blok „Pociągi” 8 x 200Fr, bl.1500Fr – różne lokomotywy i pociągi.
1999. . - GWINEA; [] 8 zn. w arkusiku i blok „Lokomotywy” 8 x 300Fr, bl. 1500Fr - różne lokomotywy.
1999. . - ISLANDIA; [] zeszytik znaczkowy (1 x 25, 3 x 50) „Lokomotywy” 25,50Kr – parowóz Minor z 1892r. – pomnik w Reykjaviku.
1999. . - KANADA; [] 4 zn. w bloku „Cyrk” 4 x 45c – na marginesie bloku lokomotywa spalinowa z wagonem.
1999. . - KAZACHSTAN; [] 4 zn. „Lokomotywy” 40,50,60,80R – różne lokomotywy.
1999. . - NEVIS; [] 2 zn. „IBRA Norymberga’1999” 30,80c – m.in. parowozy.
1999. . - NIGER; [] 9 bloków „Pociągi i lokomotywy” 4 x 225, 4 x 325, 4 x 375, 4 x 500, 4 x 650, 4 x 750, 2500, 3000, 3000Fr – pociągi i lokomotywy z różnych państw.
1999. . - NIGERIA; [] 4 zn. „100 lat kolei w Nigerii” 5,10,20,30N – parowóz, dworzec kolejowy, lokomotywa spalinowa, spalinowy wagon silnikowy.
1999. . - REPUBLIKA ŚRODKOWOAFRYKAŃSKA; [] 2 arkusiki po 9 zn. i 4 bloki „Lokomotywy” Ark.40,50,60,260,280,390,440,460,490,Fr. Ark.40,50,60,250,280, 390,440,460,490Fr. Bloki 4 x 450Fr., 4 x 500Fr., 2000Fr., 2000Fr. – różne lokomotywy i pociągi.
1999. . - ST. VINCENT; [] 2 zn. „IBRA Norymberga’1999” 90c,1S – parowozy.
1999. . - TAJLANDIA; [] 1 zn. 2B – pociąg na rysunku dziecięcym.
1999. . - TOGO; [] 6 zn. i blok „Lokomotywy” 100,150,200,300,400,500, bl.1000Fr – różne parowozy.
1999. . - TURKMENISTAN; [] 4 zn. w bloku „JAPEX’98 - koty” BL. 4 X 100m – na marginesie bloku poc. Shinkansen
1999. . - WYBRZEŻE KOŚCI SŁONIOWEJ; [] 2 zn. i blok 180,280,bl.500Fr. – lokomotywy i portret Cecila Rhodes’a.





OKIENKO FILOKARTYSTY

Most im. Ernesta Malinowskiego w Toruniu

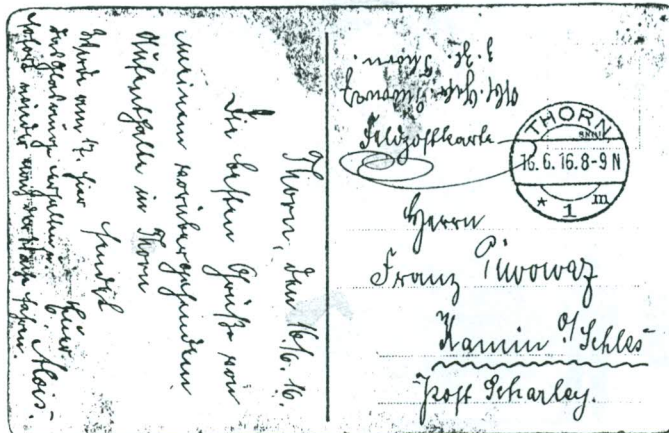


W bieżącym roku, Rada Miejska w Toruniu postanowiła, aby nadać mostowi kolejowemu imię "inż. Ernesta Malinowskiego". Wygląd mostu na widokówce pochodzi z okresu I wojny światowej. Obecnie most prezentuje się prawie tak samo, z tym że niestety, nie ma już przepięknych wieżyc z obu stron. W czasach, gdy wykonano widokówkę, most pełnił także funkcję drogową, o czym zaświadcza ulica prowadząca w kierunku przeprawy. Dziś, pod pierwszym przęsłem przebiega ważna arteria komunikacyjna miasta, w kierunku na Olsztyn i


Warszawę. Most o długości 971 m został oddany do użytku 15.08.1873r.

Widokówkę wydało 16.06.1916 roku jako "Feldpostkarte" czyli pocztą polową. Liniatura i napisy są jaśniejsze. Widokówkę wydało; "Verlag Justus Wallis, Thorn". W miejscu na znaczek widnieje 4-literowy skrót(?) "SNOL".

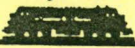
Można jeszcze dodać, że przez toruński most wiedzie szlak na Malbork, Olsztyn, Sierpc.



Do niniejszego biuletynu zostaje dołączony odcinek **10**
SPISU POCZTOWYCH AMBULANSÓW KOLEJOWYCH
RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ 1921–1939
zawierający aneks cz.1



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 Solga.
Adres do korespondencji: K. Żurawski,
P-34, 87-140 Chełmża
Wyk. SITK Bydgoszcz N. 160 egz. Cena 50 gr.



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

