

# POLSKI ZWIĄZEK FILATELISTÓW OKRĘG BYDGOSKI

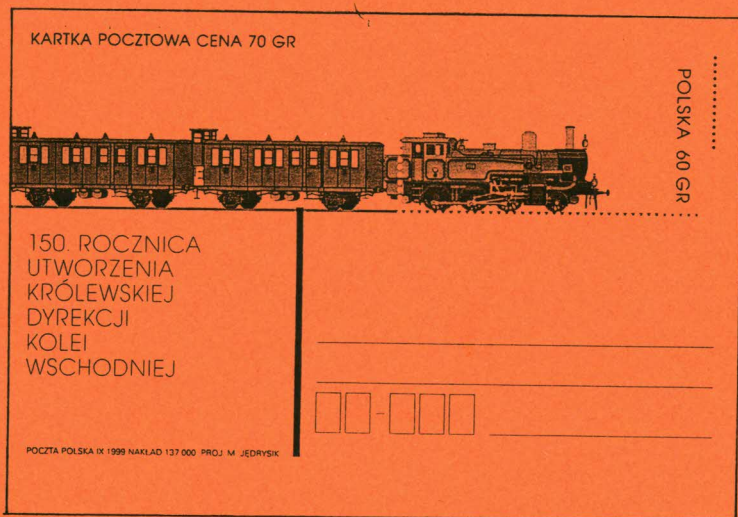
*Klub  
Zainteresowań*



*Kolejnictwo*

## ILUSTROWANY BIULETYN TEMATYCZNY

*Pismo filatelistów tematyków komunikacji szynowej*



# 4 • 1999 GRUDZIEŃ 46

ROK XII

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

## Z DRUGIEJ STRONY EKRANU<sup>\*)</sup>

*Przedruk fragmentu artykułu pt. „Głos w dyskusji” zamieszczonego w Biuletynie Informacyjnym KZ PZF „Pies” nr 3/97.*



(...) chciałbym wyrazić swoją opinię na temat niektórych aspektów wystawiennictwa tematycznego. Jest tajemnicą poliszynela, że sędziowie przepytывani na okoliczność, co należy zmienić w ekspozycie, aby ten miał szanse na wyższe notowania, odpowiadają – więcej starszego materiału! Na replikę, że niektóre tematy, jak np. „komputer” nie mają „staroci”, rozkładają bezradnie ręce, stwierdzając: „tym gorzej dla tematu” (a więc w konsekwencji dla ekspozatu). Sugeruje się więc, aby wybierać tematy z bogatą i starszą dokumentacją pocztowo-filatelistyczną. Można by się w tym miejscu zapytać, czy takie pojmowanie filatelistyki tematycznej jest zgodne z logiką i fair play. Wszak ekspozat prezentujący temat współczesny, oryginalnie i pomysłowo opracowany, oparty na materiale, powiedzmy – ostatniego ćwierćwiecza, może przewyższać zdecydowanie ekspozat naszpikowany starszymi walorami, lecz pokazany w konwencji utartych schematów. I chociaż wielu zgodzi się, że nie sztuka zbudować dobry ekspozat tematyczny z rarytasów, lecz z ogólnodostępnego materiału, pozostaje to słabą pociechą.

Chciałbym w tym miejscu jeszcze sprostować pewien stereotyp myślowy związany z oceną punktową ekspozatu (...). Otóż jest nieprawdą, że brak starszych walorów da się punktowo „nadrobić” np. rozwinięciem tematu lub wiedzą filatelistyczną. Regulamin FIP-GREV stawia sprawę jasno: za stan i rzadkość – 25 punktów. Utracone tu np. 15 punktów nie da się niczym zrekompensować, jest to bezpowrotna strata wliczona do ogólnego bilansu oceny. Nie ma żadnego znaczenia z jakiego „tytułu” tracimy punkty, liczy się tylko fakt, że je w ogóle tracimy.

Proszę Kolegów! Spójrzmy jednak na wystawiennictwo z innej strony. Starajmy się nie doprowadzić do sytuacji, w której „widmo” medali będzie rzucało cień na satysfakcję z uprawiania filatelistyki. Zastanówmy się przez moment, dla kogo w istocie budujemy ekspozat? Pozwolę sobie na obronę tezy, iż ekspozat wystawowy budujemy przede wszystkim dla... samego siebie (!), jako rezultat działań dających twórczą satysfakcję, pewien rodzaj przygody intelektualnej. W drugiej kolejności ekspozat tworzymy dla tych, którzy będą zwiedzać wystawę, a więc niefilatelistów, którym zwykła, współczesna seria da więcej wrażeń, aniżeli niepozorny walor o dużej, choć dla nich – abstrakcyjnej wartości punktowej. W końcu ekspozat jest dla Kolegów „po fachu”, którzy najobiektywniej ocenią nasz trud, porównując go z własnymi dokonaniem i zamierzeniami, jako że to Oni (a nie sędziowie) najlepiej wiedzą, jakie są możliwości, ograniczenia i niuanse w określonym temacie.

Medal to przysłowiowy deser po obiedzie, owszem – rzecz przyjemna i pożądana, ale to tylko przystawka do dania głównego, jakim jest sam fakt uczestnictwa w wystawie. Wielkie medale na wielkich wystawach

<sup>\*)</sup> tytuł pochodzi od redakcji

zostawmy bez żalu finansowej elicie. Musimy pogodzić się z faktem i przyjąć do wiadomości, że współczesna filatelistyka ma charakter jak najbardziej merkantylny, co można trafnie przełożyć na dość znany slogan reklamowy: „Duży może więcej”.

Radzę więc: pozostajmy sobą, nie szukajmy „na siłę” punktodajnych walorów, nie rujnujmy się finansowo, nie zamartwiajmy się brakiem jakiegoś rarytasu. Bądźmy wierni tematowi, który wybraliśmy, który nas autentycznie interesuje i cieszy. (...)

## TRZYNASTU NAS BYŁO

Obawy prezesa o frekwencję nie sprawdziły się. Przybyło co prawda tylko 13 osób, ale minimum „przyzwoitości” zostało spełnione. Miłą niespodzianką sprawili zwłaszcza Koledzy z Wielkopolski, stawiając się aż w liczbie trzech (**Feliks Rękoś**, **Grzegorz Napieralski**, **Andrzej Nosal**) oraz równie z daleka **Antoni Huciński** z Kielecczyny. Gospodarze spotkania **Franciszek Musal** i **Krzysztof Jankowski** zabezpieczyli dużą, przestronną salę należącą do Sekcji Przewozów Pasażerskich PKP w Olsztynie (na dworcu), gdzie bez problemu pomieściłoby się dwa razy tyle osób. Spotkanie rozpoczęło zgodnie z ustaleniami o 10.45. Tylko jeden uczestnik przybył w południe; wszyscy pozostali zameldowali się wcześniej.

Po przywitaniu i zagajeniu, prezes omówił następujące zagadnienia:

- znaki pocztowe z okazji 150. rocznicy utworzenia Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy;
- klubowy „Wykaz...” za lata 1996/97 – wydawnictwo jest na ukończeniu i jeszcze w tym roku powinno zostać skierowane do druku;
- problemy związane z redagowaniem *IBT* (skład komputerowy, trudności z „pozyskiwaniem” autorów tekstów i opracowań tematycznych, kwestia wykonawstwa kserograficznego);
- stan opracowania ankiet *Banku Informacji Klubowej*; zakończenie emisji „Spisu ambulansów...”; wystawiennictwo 1999/2000 (patrz szerzej w „Aktualnościach”).

Spotkanie zakończyło się miłym akcentem, związanym z osobą Kolegi **Wojciecha Bartoszewicza**. Otóż tak się złożyło, że właśnie w dniu spotkania – 16 października Pan Wojciech obchodził swoje 78. urodziny! Po złożeniu serdecznych życzeń wzniesiono toast szampanem.

Wszyscy chętni mogli również obejrzeć panoramę Olsztyna z 10-ego piętra kolejowego biurowca, w którym pracuje Kol. Fr. Musal. Przy okazji zwiedzono małą, acz interesującą kolekcję rozmaitych staroci kolejowych, skrzętnie gromadzonych przez Kolegę Franciszka.

Miło nam także zakomunikować, że podczas spotkania wstąpił do klubu nowy kolega z Olsztyna – **Paweł Sobotko**. Wyraził jednocześnie gotowość pomocy przy współredagowaniu biuletynu, co spotkało się z ogólnym uznaniem. Dziękujemy!

Wszelkie znaki na niebie i ziemi wskazują, że wiosenne spotkanie w ostatnim roku mijającego tysiąclecia odbędzie się w Pile, lecz nie jest to jeszcze pewne w 100%. Roli gospodarza podjął się Kol. **Antoni Kraśniński**, który wstąpił do Klubu w bieżącym roku. O szczegółach poinformujemy w marcu.



Na zdjęciu od lewej: Franciszek Musal, Andrzej Nosal, Antoni Huciński, Tomasz Roszkowski, Wojciech Bartoszewicz, Józef Kosik, Krystian Żurawski, Antoni Krasiński, Krzysztof Jankowski.

## AKTUALNOŚCI

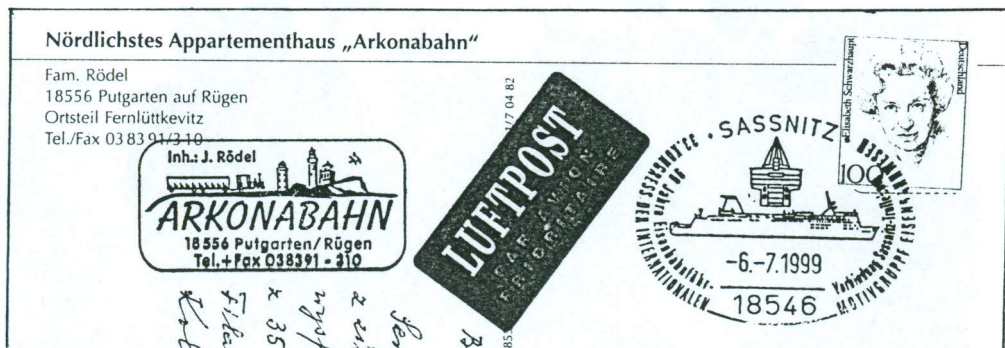
- **Koniec najdłuższego serialu**, chodzi rzecz jasna o „Spis ambulansów kolejowych RP 1921-1939. Wraz z obecnym biuletynem otrzymują Koledzy 11-ty, ostatni odcinek. Jak wiadomo, koniec wieńczy dzieło, a jest ono godne najwyższego uznania. Kol. **K.P.Jankowski** dokonał gigantycznej pracy, przekopując się (osobiście!) przez góry archiwaliów w poszukiwaniu materiałów źródłowych. Plany na przyszłość, jak wynika z poufnych rozmów, ma równie ambitne!

- **Rusza Bank Informacji Klubowej!** Od następnego biuletynu do każdego numeru IBT dołączany będzie załącznik luzem, zawierający opracowane dane dot. zainteresowań tych członków klubu, którzy wypełnili i przesłali swoje ankiety. Będzie to najtańsza i najszybsza forma realizacji tego przedsięwzięcia. Do „Banku” przystąpiło ponad 36% Kolegów.

- **Dziękujemy Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji, Oddziałowi w Bydgoszczy**, za zasponsorowanie kartki beznominalowej z okolicznościowym datownikiem z okazji 150-lecia utworzenia Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej. Kartka zostaje przesłana z niniejszym biuletynem.

- **Dziękujemy Dyrekcji Urzędu Przewozu Poczty w Bydgoszczy** za życzliwe i pełne zrozumienia podejście do sprawy stosowania datownika okolicznościowego. W tym celu zakupiono nawet specjalny, bardzo dobrej jakości tusz marki „Norris”, dzięki któremu jakość odbitek jest wprost fantastyczna! Panie obsługujące datownik wykonywały odbitki niezwykle czysto i precyzyjnie, słowem; pierwsza klasa. Słowa uznania dla UPP Bydgoszcz 2!

## POZDROWIENIA Z RUGII



W lipcu br. w Bergen, miejscowości położonej na niemieckiej wyspie Rugia, odbył się 33. Kongres Międzynarodowego Stowarzyszenia Filatelistów Kolejnictwa (IME). Pozdrowienia z tegoż kongresu przesłał na ręce prezesa klubu Kol. **Piotr Wodnik** z Wrocławia, który uczestniczył w tej imprezie. Dziękujemy! Kolejny kongres został upamiętniony okolicznościowym datownikiem w Sassnitz, który prezentujemy powyżej. Interesujący jest także obok stempel dodatkowy (niepocztowy), reklamujący usługi „Arkonabahn” – drogowej kolejki obwozującej turystów po okolicy. Więcej na ten temat w następnym numerze.



### Filatelistyczny skarb znaleziony na strychu (II) / I

Lew L. Kołosow

PRZEDRUK z »HBBF« 3/4 - 1998

W 1987 r. opisałem na łamach „HBF” (1) znalezione przypadkowo podczas wyburzania starego domu w Mińsku (Białoruś) dokumenty pocztowe z lat 1909-1910, które przed przeszło 70 laty użyto jako materiał ocieplający przy konstrukcji dachowej na strychu domu. Już po opublikowaniu tego artykułu uzyskałem dostęp do jeszcze jednej części tego filatelistycznego „skarbu”. Dzięki temu mogę uzupełnić informacje dotyczące etykietek przeznaczonych do worków z pocztą przewożonych w wagonach pocztowych. Etykietki te podzieliłem wówczas na trzy typy:

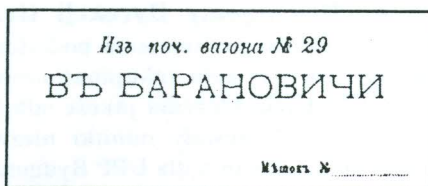
1. Etykietki zawierające pełną nazwę punktu docelowego, do którego należało dostarczyć przesyłki oraz numer wagonu pocztowego, z którego przesyłki pochodzą.

2. Etykietki zawierające numery obu wagonów pocztowych, tj. wagonu, z którego przesyłki pochodzą i wagonu, do którego należało je dostarczyć oraz określenie trasy kolejowej.

3. Etykietki, które umownie można nazwać anonimowymi, gdyż zawierają wyłącznie numery wagonów pocztowych.

Zachowując powyższy podział prezentuję dalsze etykietki wszystkich trzech typów, a mianowicie:

1. Etykietki z worków z przesyłkami skierowanymi do Baranowicz, Brześcia n. Bugiem, Pogorzelec k. Baranowicz, Siedlec, Warszawy i Wilna z wagonu nr 29 (fot. 1a) oraz z worków z przesyłkami do Baranowicz, Brześcia n. Bugiem, Łunińca, Pogorzelec k. Baranowicz i Wilna z wagonu nr 30 (fot. 1b).



Изъ поч. вагона № 29  
въ Варшаву

Мѣшокъ № .....

Изъ поч. вагона № 29  
въ Брестъ вокз.

Мѣшокъ № .....

Изъ поч. вагона № 29

**ВЪ ВАРШАВУ**

Мѣшокъ № .....

Изъ поч. вагона № 29

въ Брестъ гор.

Мѣшокъ № .....

Изъ поч. вагона № 29

въ Варшавско-Вѣнское ж. д. П. О.

Мѣшокъ № .....

Изъ поч. вагона № 29

въ Погорѣльцы

Мѣшокъ № .....

Изъ поч. вагона № 29

въ Вильно вокз.

Мѣшокъ № .....

Изъ поч. вагона № 29

въ СЕЛЕЦЪ

Мѣшокъ № .....

fol.1a

Изъ поч. вагона № 30

ВЪ БАРАНОВИЧИ

Мѣшокъ № 49

Изъ поч. вагона № 30

Въ Лунинецъ

Мѣшокъ № .....

Изъ поч. вагона № 30

въ Брестъ гор.

Мѣшокъ № .....

Изъ поч. вагона № 30

въ Погорѣльцы

Мѣшокъ № .....

Изъ поч. вагона № 30

въ Брестъ вокз.

Мѣшокъ № .....

Изъ поч. вагона № 30

въ Вильно вокз.

Мѣшокъ № .....

fol.1b

## 150 LAT UTWORZENIA KRÓLEWSKIEJ DYREKCJI KOLEI WSCHODNIEJ W BYDGOSZCZY

Wiosną 1843 r. zarządzeniem pruskiego ministra finansów rozpoczęto prace nad wytyczeniem linii kolejowej łączącej Berlin z Królewcem. W dniu 14 stycznia 1845 r. ustalono przebieg kolei z Tczewa do Królewca i Gdańska. W kwietniu 1847 r. rząd pruski nie uzyskał zgody Landtagu (parlamentu) na zaciągnięcie pożyczki na budowę kolei, co doprowadziło do przerwania rozpoczętych już prac. Wznowiono je rok później, zatrudniając dużą liczbę bezrobotnych, „wyciągając” ich z miast ogarniętych wrzeniem Wiosny Ludów. W sierpniu 1848 r. ponownie rozpatrywany był projekt ustawy o budowie i finansowaniu Kolei Wschodniej, który ostatecznie przyjęto, ustalając jednocześnie przebieg linii z Berlina do Tczewa.

Dla sprawnego prowadzenia budowy 1 czerwca 1848 r. powołano **Królewską Komisję Kolei Wschodniej** z siedzibą w Trzciance, która zarządzała biurami budowy na poszczególnych odcinkach. Już 1 kwietnia 1849 r., w związku z postępem prac budowlanych, siedzibę Komisji przeniesiono do Bydgoszczy, wynajmując dwa budynki na Nowym Rynku.

Zarządzeniem z dnia 3 listopada 1849 r. król pruski przekształcił Komisję w **Królewską Dyрекcję Kolei Wschodniej**, która podlegała ministrowi handlu, przemysłu i robót publicznych. Wspólnie z Dyrekcją Kolei Westfalskich w Paderborn były to pierwsze dyrekcje kolei państwowych na świecie.

Z chwilą uruchomienia pierwszego odcinka Kolei Wschodniej – 27 lipca 1857 r., przy Dyrekcji Kolei Stargardzko-Poznańskiej (znajdowała się ona pod zarządem państwowym) utworzono oddzielne biuro – Deputację Dyrekcji Kolei Wschodniej, które zajmowało się sprawami eksploatacyjnymi. Taki podział nie sprawdził się i już we wrześniu 1852 r. biuro zostało zlikwidowane, a całością spraw kolejowych zaczęła się zajmować dyrekcja w Bydgoszczy. Było to 5-osobowe ciało kolegialne z przewodniczącym na czele.

Rozwój sieci kolejowej sprawił, że zarządzanie na obszarze od Berlina do Królewca stało się niewygodne. Dlatego od 1873 r. zaczęto powoływać komisje kolejowe, które w 1880 r. przemianowano na urzędy ruchu kolejowego. Znajdowały się one w Berlinie, Bydgoszczy i Królewcu, a następnie otwarto je w Gdańsku, Toruniu, Pile, Słupsku i Szczecinie.

Od 1 kwietnia 1881 r. zaprzestano używania nazwy Kolej Wschodnia i odtąd była to **Królewska Dyrekcja Kolejowa** w Bydgoszczy. W międzyczasie zreorganizowano zarządzanie kolejami i utworzono Królewski Pruski Zarząd Kolejowy (KPEV). Dnia 15 grudnia 1894 r. ogłoszony został dekret królewski o nowej organizacji kolei. Obszar do tej pory zarządzany z Bydgoszczy, znalazł się pod zarządem dyrekcji w Bydgoszczy, Gdańsku, Królewcu, a częściowo także w Poznaniu.

Nowo zorganizowane dyrekcje składały się z trzech wydziałów: I – ogólnego, II – eksploatacyjnego, III – technicznego. Na ich czele stali prezydenci dyrekcji. Niższym szczeblem zarządzania były inspekcje: ruchu, przewozów i maszynowo-warsztatowa. W listopadzie 1910 r. nazwano je urzędami.

Bydgoska dyrekcja kolejowa w 1853 r. przeniosła swe biura do budynku stacyjnego. W 1899 r. zakończono budowę monumentalnego gmachu przy ul. Dworcowej, zaprojektowanego przez H. Bergmanna. Zmiana sytuacji politycznej po I wojnie światowej zmusiła Niemców do opuszczenia Bydgoszczy. Dnia 10 stycznia 1920 r. pruska dyrekcja kolejowa w Bydgoszczy, podobnie jak i w Gdańsku, zakończyła urzędowanie.

**Jerzy Pawłowski**

## DOKUMENT

*Bromberg, in 25 Jahre Bestehen ..... 1889.*

*Königl. Direction der Ostbahn*

*Journal No. 716. A. I.*

Es wird ersucht in der Beantwortung dieser Verfügung  
das oben vermerkte Journal-Zeichen (Nummer und  
Buchstaben) anzugeben.



Pieczęcie Dyrekcji.

OSTBAHN  
2679 \* IT

OSTBAHN  
1278 \* IR

OSTBAHN  
1773 \* II T

OSTBAHN  
216 \* II R

OSTBAHN  
46 \* III T

OSTBAHN  
111 \* III R

Pierwsze stemple pocztowe Kolei Wschodniej (typ „e” wprowadzone w 1851r.), cyfry rzymskie oznaczają numer kursu, litery „T” i „R” odpowiednio: kurs docelowy i powrotny.



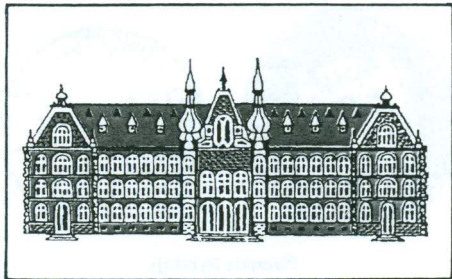
Od lewej: datownik dworcowy stacji Krzyż z oznaczeniem „Kolej Wschodnia”.

Z prawej: datownik ambulansowy z Krzyża do Rogoźna, (typ „g” wprowadzony w 1883r.), także z identycznym oznaczeniem.

Z boku: prawdziwy rarytas! Nagłówek papieru firmowego Dyrekcji z 1869 roku.

Ze zbioru Wiesława Gozdka z Bydgoszczy.





**K**rólewska dyrekcja kolei wschodniej podlegała bezpośrednio ministrowi handlu, przemysłu i robót publicznych. Samej dyrekcji do dnia 1 października 1873 r. podlegali niżej wymienieni wyżsi urzędnicy:

— wyższy inspektor ruchu, do którego obowiązków należało nadzorowanie personelu służby ruchu i kierowanie całokształtem gospodarki materiałowej; w późniejszym okresie dodano mu do pomocy inspektora budowy kolei;

— nadmistrz maszynowy, który nadzorował utrzymanie taboru kolejowego, warsztaty naprawcze i personel parowozowy;

— główny zarządca ekspedycji kolejowych, który czuwał nad całością służby odprawy podróżnych i przesyłek oraz analizował i badał w ograniczonym zakresie zażalenia składane na pion służby handlowej.

**OBSADA PERSONALNA CENTRALI** dyrekcyjnej w roku 1876 przedstawiała się następująco: na czele stało prezydium, składające się z przewodniczącego, 7 członków i 4 pracowników personelu pomocniczego. Administracja biurowa składała się z kierownika, 8 sekretarzy, kolejowych, 5 sekretarzy przedsiębiorstwa, 25 pracowników pomocniczych, 15 kancelistów, 2 sług biurowych, 6 pomocników sług biurowych i 15 drukarzy biletów.

**W** skład zespołu biur technicznych wchodziły: biuro ruchowo-techniczne — 1 inspektor kolejnictwa, 1 budowniczy kolejnictwa, 6 sekretarzy kolejowych, 10 sekretarzy przedsiębiorstwa, 9 pomocników i 1 kreślarz; biuro techniczno-budowlane — 1 inspektor budownictwa kolejowego, 1 budowniczy kolejnictwa, 1 sekretarz kolejowy, 1 pomocnik, 1 kierownik robót, 5 kreślarzy i 2 sług biurowych; biuro techniczno-maszynowe — 1 inspektor maszynowy, 2 mistrzów maszyn, 8 sekretarzy kolejowych, 5 sekretarzy przedsiębiorstwa, 11 pomocników, 2 kancelistów, 5 kreślarzy, 11 pomocników kreślarzy i 1 sługa biurowy, komórka planów — 2 sekretarzy kolejowych i 3 kreślarzy.

**K**ontrola ruchu była obsadzona przez 26 sekretarzy kolejowych, 25 sekretarzy przedsiębiorstwa, 14 pomocników i 1 sługę biurowego.

10 lat temu, gdy na łamach naszego biuletynu (1/89) zamieściłem publikację z okazji – wtedy 140. rocznicy utworzenia Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej, napisałem w zakończeniu, że jest to zapowiedź – zwiastun tego, co powinno znaleźć godny finał w 1999 roku. I stało się tak rzeczywiście, ku pełnej satysfakcji niżej podpisanego. Ukazała się piękna kartka całostka, równie ładna kartka beznominałowa, a całość zwieńczył datownik okolicznościowy.

Pragnę podziękować:

- dyr. Wiktorowi Jakubowskiemu z Wydziału Rozwoju i Promocji Miasta UM w Bydgoszczy za zasponsorowanie datownika i nagłośnienie jubileuszu w regionalnej prasie, radiu i TV,
- Centralnemu Zarządowi Poczty Polskiej w Warszawie za wydanie karty pocztowej,
- Edwardowi Hadasiowi z Dyrekcji Okręgu Poczty w Gdańsku za pomoc okazaną przy wykonaniu datownika i kartki,
- Zbigniewowi Drostowi, wiceprezesowi ZO PZF Bydgoszczy, za cenne rady i pomoc w sprawach merytorycznych,
- Paniom Ewie Mrozowskiej i Dorocie Niklewicz z Rejonowego Urzędu Poczty w Bydgoszczy, za kompetentne i życzliwe załatwienie wszystkich spraw związanych z wykonaniem i dystrybucją kart.

Prezes KZ PZF „Kolejnictwo”  
Krystian Żurawski

# POCZTY TRAMWAJOWE NA ZIEMIACH POLSKICH (4)

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

## ZESTAWIENIE opr. Paweł Korcz

Miasto	Zestawienie tramwajowe						Zestawienie poczt tramwajowych				
	Szer. toru (mm)	Trakcja				Lata działania		Lata działania		Skrzynki pocztowe	Przewóz
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Bielsko-Biała	1000				X	11.12.1895 30.04.1971	po 1895 1931	---	X	---	
Bydgoszcz	1000	X				18.05.1888 02.07.1896	01.02.1895 03.07.1896	---	X	---	
	1000				X	03.07.1896	03.07.1896 19??	---	X	---	
Bytom	1435				X	linii nie uruchomiono	---	---	---	---	
	785			X		27.05.1894 1899	---	---	---	---	
	785	X				1898 1898	---	---	---	---	
	785				X	03.10.1898 1941	---	---	---	---	
Elbląg	1435				X	23.11.1913	---	---	---	---	
	1000				X	23.11.1895	do 1910 ? po 1918?	?	X	2 sirlkowe	
Gdańsk ( Sopot )	1435	X				23.06.1873 12.1896	przed 1884 1896?	---	X	---	
	800	X				01.05.1884 1885	---	---	---	---	
Gliwice	630	X				19.07.1889 1896	---	---	---	---	
	1435				X	12.08.1896	?	?	?	---	
	785	X				1896 1898	---	---	---	---	
Jelenia Góra	785			X		18.05.1894 1899	---	---	---	---	
	785				X	03.10.1898 1941	---	---	---	---	
	1435				X	17.09.1928	---	---	---	---	
Kalininograd	1000		X			10.04.1897 07.11.1899	? ?	---	?	---	
	1000				X	04.02.1900 28.04.1969	do 1903 początek 1945?	X	X	1 doczepny	
Katowice	1435	X				26.05.1881 29.09.1901	---	---	---	---	
	1000	X			X	31.05.1895	---	---	---	---	
Koszalin (linia miejska)	785			X		30.12.1896 1900	---	---	---	---	
	785	X				1896 1898	---	---	---	---	
	785				X	03.10.1898 1941	---	---	---	---	
( linia podmiejska )	1435				X	14.06.1912	? ?	---	?	---	
	1435				X	21.12.1911 01.02.1838	? ?	---	?	---	
Łódź	1435				X	01.07.1913 1945	01.07.1913 po 1930	?	---	2 doczepyne	
	1000			X		1916 1927	? ?	---	?	---	
Poznań	1000				X	23.12.1898	1898? 1910?	---	X	---	
	1435	X				31.07.1880 18.05.1898	? ?	---	X	---	
Szczecin	1435				X	06.03.1898	01.02.1917 po 1918	---	X	? doczepyne	
	1435	X				23.08.1879 1897	przed 1884 1897?	---	X	---	
Toruń	1435				X	04.07.1897	przed 1897 ? po 1927?	---	X	6 doczepyne	
	1000	X				16.05.1891 27.02.1899	? ?	---	?	---	
Wałbrzych	1000				X	01.02.1899	przed 1903 do 1918	---	X	---	
	1000				X	12.09.1898 10.1966	przed 1923 1928	---	X	---	
Wrocław	1435	X				10.07.1877 06.07.1906	przed 1884 do 1900?	---	X	4 sirlkowe	
	1435				X	14.06.1893	po 1893 początek 1945?	---	X	---	

### Bibliografia :

1. Archiwum Historii Niemieckiej Poczty 1/94 ( Archiv für Deutsche Postgeschichte ) Günter H. Köhler , Claus Seelemann „ Postbeförderung mit Strassenbahnen in den ehemaligen deutschen Ostgebieten”.
2. Encyklopedia Filatelistyki , PZF , Wydawnictwo PWN , Warszawa 1993.
3. „Historia Bielskiego Tramwaju 1895-1945” , Jerzy Polak , Bielsko-Biała 1998.
4. „Łódzkie tramwaje 1898 – 1998 ” pod redakcją Jana Raczyńskiego , Łódź 1998.

# N O W Ś C I



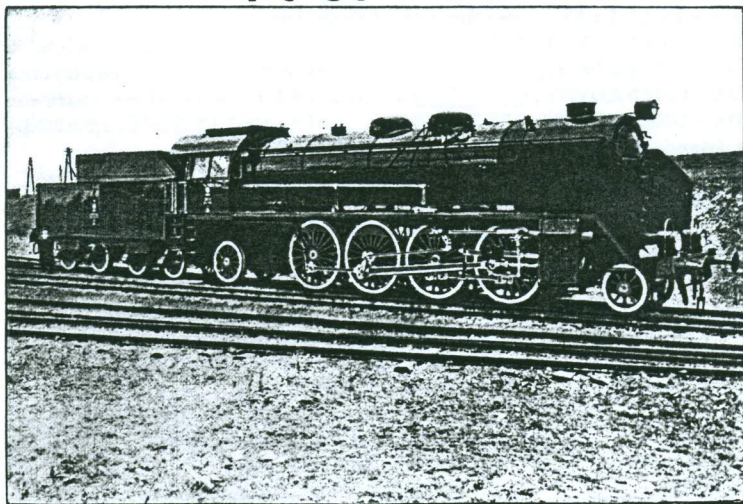
- 1999.02.16 – IZRAEL; [Mi 1503] 1 zn. „100. Rocznica Instytutu Monetarnego Jewish Colonial Trust” 1,80NIS – parowóz na moście.
- 1999.03.11 – SZWECJA; [Mi 2112-2113] „Budowa mostu kolejowo – drogowego” b.n.,6K – pływający dźwig, elementy mostu.
- 1999.03.15 – AFGANISTAN; [ ] 6 zn. i blok „Lokomotywy” 10000,20000,30000,40000, 50000,60000, bl.150000Afs – różne lokomotywy.
- 1999.04.10 – EGIPT; [ ] 1 zn. „Metro pod Nilem” 20p – przekrój tunelu.
- 1999.05.05 – MONAKO; [Mi 2456] 1 zn. „Rozwój gospodarczy za panowania ks. Reinera III” 5F/076E - TGV Atlantique.
- 1999.05.07 – HISZPANIA; [ ] 1 zn. „75 lat metra w Barcelonie” 70ptas – wagony.
- 1999.05.19 – GIBRALTAR; [Mi 886] 1 zn. „125 lat UPU” 5P – dźwig i szyna kolejowa.
- 1999.05.23 – CHINY – HONGKONG; [ ] 2 zn. z serii (5) „Transport” 2,50;3,10d – tramwaj, pociąg podmiejski.
- 1999.06.05 – LOTWA; [Mi 501,504] 2 zn. z serii (4) „Transport w Rydze” 10,70s – tramwaj, parowóz.
- 1999.05.25 – WATYKAN; [Mi 1283] 1 zn. „Pomoc dla ofiar wojny w Kosowie” 3600L – uchodźcy idący torem kolejowym.
- 1999.07.02 – WIELKA BRYTANIA – WYSPA MAN; [ ] 1 blok „MWF Paris’99” bl.25P – parowóz „Sutherland” (przedruk wydania z 02.05.1998r. z 2 x 1f na 2 x 25P).
- 1999.07.08 – KRLD; [ ] 1 zn. i blok z serii (2 zn. w parze i blok) „Wielki Wódz Kim Ir Sen” 1won, blok – wagon używany przez Kim Ir Sena.
- 1999.08.12 – NIEMCY; [Mi 2071] 1 zn. 11ppf – pociąg magnetyczny TR 07.
- 1999.11.12 – REPUBLIKA POŁUDNIOWEJ AFRYKI; [Mi 1074-1078] 5 zn. „Blue Train” 5 zn. bez nominału (opłata na kartkę lotniczą) – lokomotywy elektryczne i parowozy.
1999. . – BHUTAN; [ ] 4 zn. i 2 bloki „Pociągi świata” 5,10,20,30NU, bl. 2 x 80 NU – lokomotywy niemieckie i z USA.
1999. . – BHUTAN; [ ] 9 zn. w arkusiku „Pociągi świata” 9 x 15NU – lokomotywy z Francji, USA, Niemiec, W. Brytanii, Danii i Japonii.
1999. . – BHUTAN; [ ] 9 zn. w arkusiku „Pociągi świata” 9 x 15NU – lokomotywy i spalinowy wagon silnikowy z Niemiec, W. Brytanii i USA.
1999. . – DOMINIKA; [ ] 8 zn. w arkusiku i blok „ŚWF EXPO’99 Australia” 8 x 1S, bl.6S – różne lokomotywy spalinowe i elektryczne, autobus szynowy, spalinowy wagon silnikowy.
1999. . – DOMINIKA; [ ] 8 zn. w arkusiku i blok „ŚWF EXPO’99 AUSTRALIA” 8 X 1S, bl. 5S – lokomotywy elektryczne i spalinowe z Niemiec, W. Brytanii, USA, Kanady, N N. Zelandii.
1999. . – DOMINIKA; [ ] 2bloki „MWF Paris’99” bl. 5,6S – parowozy francuskie.
1999. . – DOMINIKA; [ ] 2 zn. „ŚWF IBRA’99 Norymberga” 1,2S - m. in. parowozy.
1999. . – FRANCUSKIE TERYTORIUM ANTARKTYCZNE; [ ] 2 zn. w zeszytiku formatu A5 „Port Kerguelen” 2 x 100Fr – m. in. szyny
1999. . – GAMBIA; [ ] 2 bloki „MWF Paris’99” bl. 2 x 25D – parowóz, wagon.
1999. . – GAMBIA; [ ] 2 zn. „ŚWF IBRA’99 Norymberga” 4,5D – m.in. parowozy.
1999. . – GHANA; [ ] 6 zn. w arkusiku i blok „Koleje świata” 6 x 1300c, bl.5000c – parowozy i lokomotywa elektryczna.
1999. . – GHANA; [ ] 4 zn., arkusik 6 zn. i blok „Koleje świata” 400,500,600,1000C, ark. 6 x 1300C, bl. 5000C – różne lokomotywy i pociągi z Niemiec, Węgier, Finlandii, Hiszpanii, USA i Szwajcarii.
1999. . – GRENADA; [ ] 6 zn. w arkusiku „Koleje świata” 6 x 1,50S – lokomotywy spalinowe z różnych państw.

1999. . - GRENADA; [ ] 8 zn. i blok „Świat pociągów” 25,35,45,75,90C,1,3,4,S, bl.6S - różne lokomotywy spalinowe, elektryczny i spalinowy wagon silnikowy.
1999. . - GRENADA; [ ] 2 bloki „MWF Paris'99” 2 x 6S - parowozy francuskie.
1999. . - GRENADA - GRENADYNY; [ ] 2 arkusiki po 4 zn. i 2 bloki „Świat pociągów” 4 x 2S, 4 x 2S, bl. 2 x 2S - parowozy z różnych państw.
1999. . - GRENADA - GRENADYNY; [ ] 4 zn. w arkusiku i blok „Koleje świata” 4 x 2S, bl. 6S - parowozy z Belgii, Szwecji, Chile i Boliwii, bl. MWF Paris'99 lok. fr. elektryczna.
1999. . - GRENADA - GRENADYNY; [ ] 1 blok „MWF Paris'99” bl. 6S - parowóz
1999. . - GRENADA - GRENADYNY; [ ] 6 zn. „Świat kolei” 15,75,90C, 1,50;2;3S - parowozy z Indii, Irlandii, Kanady, Australii i W. Brytanii.
1999. . - GRENADA - GRENADYNY; [ ] 2 zn. „ŚWF IBRA'99 Norymberga” 45C, 1,50S - m. in. parowozy.
1999. . - GUJANA; [ ] 6 zn. w arkusiku i blok „Koleje świata” 6 x 80S, bl.300S - lokomotywy i pociągi z różnych państw.
1999. . - GUJANA; [ ] 2 bloki „MWF Paris'99” 2 x 300Fr - fr. parowóz i lok. elektr.
1999. . - GWINEA; [ ] 8 zn. w arkusiku i blok „Lokomotywy z całego świata” 8 x 750Fr, bl.1000Fr. - parowozy i lokomotywy spalinowe z różnych państw.
1999. . - KOMORY; [ ] 3 bloki „Lokomotywy” bl. 3 x 400FC, 3 x 500FC, 1125Fc - lokomotywy i wagony silnikowe z USA, Francji i Wielkiej Brytanii.
1999. . - KUBA; [ ] 1 blok „ŚWF IBRA'99 Norymberga” bl. 1P - parowóz kolei DR.
1999. . - MADAGASKAR; [ ] 6 zn. w arkusiku i blok „Pociągi świata” 6 x 4000FMG, bl. 10000FMH - różne parowozy z USA, W. Brytanii, Belgii i Niemiec.
1999. . - MADAGASKAR; [ ] 6 zn. w arkusiku i blok „Pociągi świata” 6 x 4000FMG, bl. 10000FMG - różne parowozy z Argentyny, Kanady, USA, Australii i Japonii.
1999. . - MADAGASKAR; [ ] 3 zn. w arkusiku „Pociągi świata” 3 x 3500FMG - parowozy z W. Brytanii i USA.
1999. . - MADAGASKAR; [ ] 3 zn. w arkusiku „Pociągi świata” 3 x 3500FMG - nowoczesne pociągi z Francji i Niemiec.
1999. . - MIKRONEZJA; [ ] 2 zn. „ŚWF IBRA'99 Norymberga” 2 x 55c - m.in. wagon i parowóz.
1999. . - NEVIS; [ ] 2 bloki „MWF Paris'99” 2 x 5S - wagon i parowóz.
1999. . - NIKARAGUA; [ ] 6 zn. w arkusiku i blok „Lokomotywy” 6 x 5 cord, bl. 15cord - lokomotywy spalinowe z USA i Kanady, blok - zakończenie budowy kolei Trans Canadian Pacific.
1999. . - NOWA ZELANDIA; [ ] 1 zn. „Nostalgiczny transport” 1S - tramwaj.
1999. . - PALAU; [ ] 2 zn. „ŚWF IBRA'99 Norymberga” 2 x 55c - m.in. wagon i parowóz.
1999. . - PANAMA; [ ] 1 zn. 0,25B - lokomotywa holownicza przy służbie Miflores na Kanale Panamskim.
1999. . - PERU; [ ] 1 zn. „50 lat Zw. Filatelistów w Peru” 2,70S - parowóz na zn. Peru.
1999. . - REPUBLIKA POŁUDNIOWEJ AFRYKI; [ ] 1 blok „SADPA'99” bl. 5R - parowóz.
1999. . - REPUBLIKA ŚRODKOWOAFRYKAŃSKA; [ ] 1 zn. „Wielkie wydarzenia XX w. - Titanic” 350Fr - ludzie na wagonie towarowym.
1999. . - ST. VINCENT - GRENADYNY; [ ] 2 bloki „MWF Paris'99” bl. 2 x 6S - m. in. parowozy.
1999. . - SIERRA LEONE; [ ] 6 zn. w arkusiku i blok „Pociągi świata” 6 x 800Le, blok 3000Le - różne lokomotywy z Afryki Południowej, Egiptu, Maroka i Rodezji.
1999. . - SINGAPUR; [ ] 2 zn. „ŚWF EXPO'99 Australia” b.n. i 22c - parowóz i żaglowce.
1999. . - SINGAPUR; [ ] 1 zn. z bloku 70c - tramwaj w Hongkongu.
1999. . - SOMALI; [ ] 1 zn. „Budowa Titanica” 5000SL - m. in. tory w porcie.
1999. . - WIELKA BRYTANIA; [ Mi 1806 ] 1 zn. „Przełom tysiąclecia” 26P - podwójny tor.



# OKIENKO FILOKARTYSTY

## Pt 31



LOCOMOTIVE EXPRESSE SER. PT 31.

de l'Etat Polonais, construite par

S. A. PREMIERE FABRIQUE de LOCOMOTIVES  
en POLOGNE Usine à CHRZANÓW.

Poids en service 174 t. Vitesse 110 km/h.



POCZTÓWKA

S. III.

Reprodukcję barwnej pocztówki ukazującej w całej okazałości polski parowóz pospieszny z serii Pt 31, przesłał Józef Syska z Chrzanowa. Jak wynika z załączonej informacji, PFL czyli Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce, w latach 1930-35 wydała 3 serie pocztówek z parowozami Ok 22 i Pt 31. Prawdopodobnie te właśnie pocztówki były pierwszymi polskimi kartkami, na których znalazł się rodzajny tabor kolejowy. Były to zarazem pocztówki reklamujące wyroby polskiego przemysłu parowozowego. Pocztówka z Ok 22 znajduje się w chrzanowskim muzeum, zaś prezentowana z Pt 31 jest obecnie własnością p. E. Smitka – syna przedwojennego księgarza z Chrzanowa. Czy zachowało się więcej egzemplarzy tych kartek, nie wiadomo. Nakład jest również nieznanym.

Na odwrotnej stronie „metryczka” parowozu w j. francuskim. Zamiast „PT” powinno być „Pt”. U dołu sygnatura „S.III” (seria trzecia).

Malowanie parowozu: tender, budka maszynisty, górna część walczaka do 2/3 długości oraz obudowa cylindrów – oliwkowozielone, przód i dół walczaka, odchylacze dymu – brązowoszare, szprychy kół, rama czołowa, krawędzie obudowy cylindrów – czerwone, bandaże – białe.



Do niniejszego biuletynu zostaje dołączony odcinek **11**  
**SPISU POCZTOWYCH AMBULANSÓW KOLEJOWYCH**  
**RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ 1921–1939**  
zawierający aneks cz.2



Redaktor naczelny: Krystian Żurawski  
Skład komputerowy: Paweł Korcz, Paweł Sobotko  
Internet: Jacek Kowner  
„Nowości”: Leszek Wincenciak  
Tłumaczenia z EMS: Robert Tomański  
Współpraca: Janusz Adamczyk, Krzysztof P. Jankowski,  
Paweł Korcz, Artur Marsy, Franciszek Sołga  
Adres do koresp.: Krystian Żurawski, P-34, 87-140 Chelmża  
Wyk.: SITK Bydgoszcz Nakład: 160 egz. Cena: 50 gr

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

