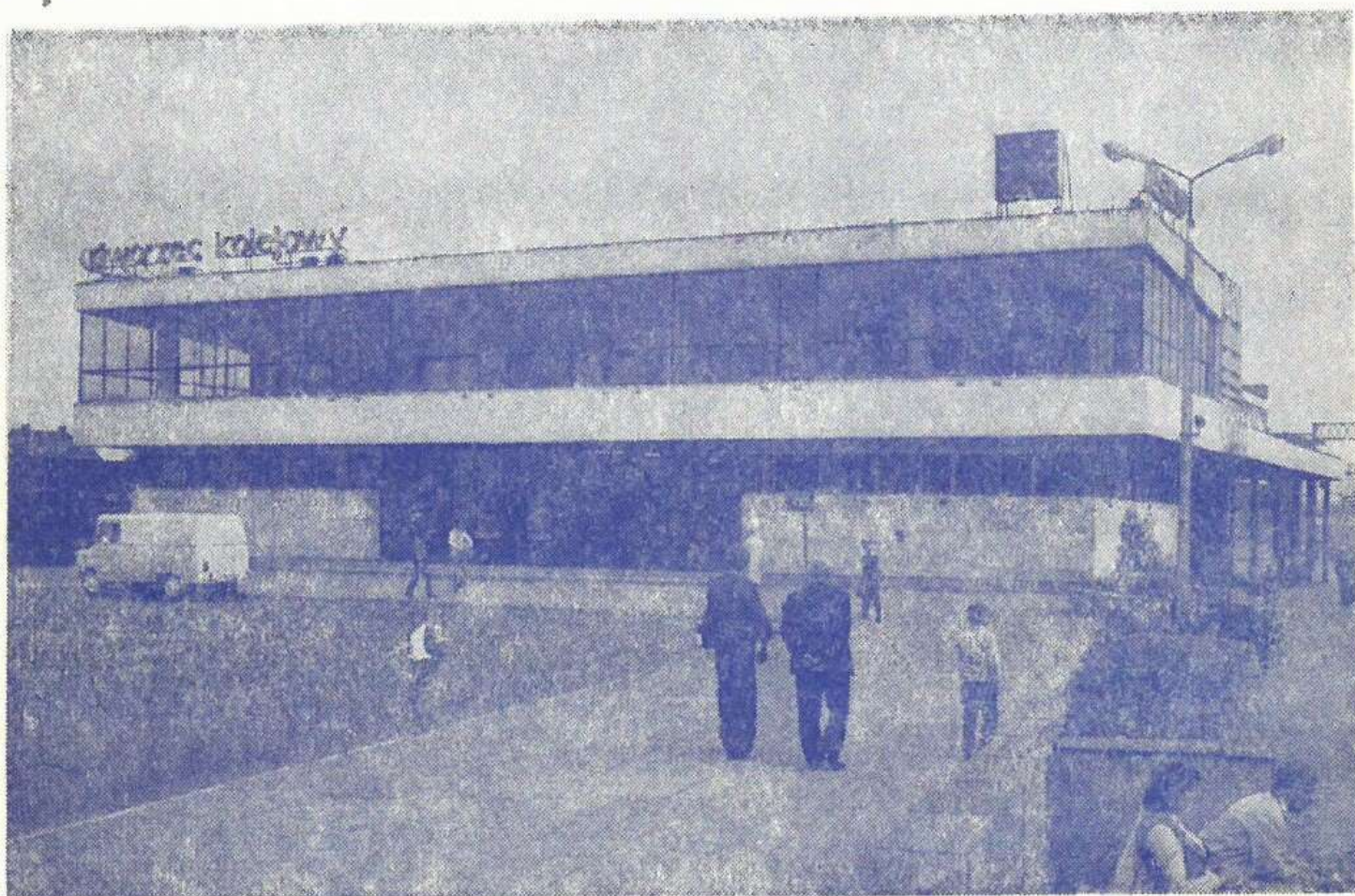


WYSTAWA FILATELISTYCZNA – LESZNO 1-5. X. 1986 R.



KATALOG

**Na okładce Dworzec Gł. PKP Leszno — miejsce Jubileuszowej Wystawy
Filatelistycznej Kolejarzy**

WYSTAWA FILATELISTYCZNA

z okazji Jubileuszu

„130 LECIA KOLEI NA ZIEMI LESZCZYNSKIEJ

KATALOG

PROGRAM WYSTAWY

OTWARCIE WYSTAWY — 1. 10. 1986 godz. 11.00

CZAS TRWANIA WYSTAWY — 1 — 5. 10. 1986 w godz. 8.00 — 20.00

ZAMKNIĘCIE WYSTAWY — 5. 10. 1986 godz. 16.00

W DNIU 5. 10. 1986, W GODZ. 10.00 — 13.00

odbędzie się

TRADYCYJNE OKRĘGOWE SPOTKANIE WYMIENNE

W KLUBIE „PLASTUŚ” PRZY UL. SIKORSKIEGO.

Witamy serdecznie wszystkich Miłośników znaczka pocztowego, przybywających zwiedzić Jubileuszową Wystawę Filatelistyczną Kolejarzy. Wystawa zainicjowana przez Społeczny Komitet Obchodów 130-tej rocznicy Kolei na Ziemi Leszczyńskiej, rozpoczyna się w dniu 1 października tj. w dniu wjazdu przed 130-tu laty pierwszego pociągu z Wrocławia do Leszna. Wystawa zorganizowana przez filatelistów leszczyńskich kończy jednocześnie program Jubileuszowych Uroczystości.

Dworzec Główny PKP jest miejscem ekspozycji zbiorów, które reprezentują Wystawców z całego kraju. Składamy im serdeczne podziękowanie za przyjęcie zaproszenia i prezentowanie zbiorów na naszej Wystawie, która nie ma charakteru konkursowego.

Umiejscowienie Wystawy nie jest dziełem przypadku. Społeczeństwo Ziemi Leszczyńskiej oraz duże rzesze podróżnych korzystających z usług Polskich Kolei Państwowych w oczekiwaniu dogodnych połączeń niewątpliwie z wielkim zainteresowaniem wolny czas poświęcą na zwiedzanie wystawy.

W gablotach wystawowych znajdują się eksponaty wyłącznie o tematyce kolejowej niejednokrotnie wyróżniane medalami na wystawach od lokalnych do międzynarodowych włącznie. Zwiedzający zapoznają się również ze zbiorami debiutującymi.

Wystawcami są filateliści — kolejarze oraz miłośnicy tematyki „kolejnictwo”. Oglądać więc będziemy dzieje żelaznych dróg w Polsce i na świecie. Opowie o tym mały skrawek papieru, który w postaci znaczka pocztowego potrafi nie tylko bawić ale i uczyć.

Życzymy naszym Gościom wielu wrażeń i zadowolenia w czasie zwiedzania Wystawy.

**Komitet Organizacyjny
Jubileuszowej Wystawy Filatelistycznej
Kolejarzy**

Leszno, 1. 10. 1986 r.

LESZNO W HISTORII

Najstarsze osadnictwo w rejonie Leszna koncentrowało się na południe od dzisiejszego miasta. Zabytki znalezione w tym rejonie sięgają neolitu. Pierwsza wzmianka o Lesznie występuje w źródłach pisanych dopiero w 1393 roku. W tym roku Szymon z Grunowa herbu Poturgi, poręcza Machnie z Leszna, żonie Wincentego z Żelnic 60 grzywien wiana. W końcu XIV w., Leszno było rycerską wsią i ten charakter posiadało do uzyskania praw miejskich w 1547 r. Dzieje Leszna — wsi, nie są zbyt dokładnie znane. Wiadomości źródłowe dotyczą głównie spraw majątkowych kolejnych właścicieli. W latach 1394—1398 Stefan z Karnina herbu Wieniawa prowadził spór o granicę między Lesznem a Grunowem z Szymonem z Grunowa. Prawdopodobnie Stefan z Karnina już w 1394 r. był właścicielem Leszna, przejmując je w bliżej nie wyjaśnionych okolicznościach od wspomnianej Machny z Leszna. Przypuszcza się, że Stefan z Karnina był protoplastą rodu Leszczyńskich herbu Wieniawa, który władał Lesznem aż do roku 1738.

W 1516 roku osiedlili się w Lesznie Bracia Czescy, prześladowani w swej ojczyźnie. Rafał III Leszczyński dążąc do stworzenia warunków zabezpieczających osadzie przyznanie praw miejskich, rozpoczął w 1544 r. budować nowe osady. Te warunki i napływ cudzoziemców spowodowały, że przywilejem lokac. z 30. IV. 1547 r. Leszno otrzymało od króla Zygmunta I Starego prawa miejskie. W tym samym mniej więcej czasie Rafał III — Kasztelan Przemycki przyznał Lesznu ordynację miejską ustanawiającą burmistrza i rajców wybierających ławników. Dokument ten potwierdzony przez Wacława, syna Rafała III był pierwszym przywilejem dla miasta.

Leszno posiadało już własną postrzygalnię i wagę, łaźnię publiczną oraz szpital. Wojna trzydziestoletnia w XVII w. przyczyniła się do szczególnego rozrostu Leszna. W lutym 1638 r. przybyła do Leszna grupa wygnańców czeskich z Janem Amosem Komeńskim. Przywilejem Króla Zygmunta III Wazy z 1631 r. wyniesiono Leszno do rzędu większych miast. Przywilej ten potwierdzony został z kolei przez Króla Władysława IV. Połowa XVII w. była szczytowym okresem w rozwoju miasta Leszna, które w tym czasie liczyło około 6 tys. ludności i jak pisał Komeński: „dziwną jakąś pięknnością Leszno wszystkie inne miasta polskie w tyle zostawiło”.

Głównym źródłem dochodu mieszkańców Leszna w XVII i XVIII wieku była fabrykacja sukna.

Od roku 1555 istnieje w Lesznie szkoła elementarna gminy Braci Czeskich, przekształcona w roku 1602 w gminazjum.

W czasie wojny szwedzkiej w 1656 r. Leszno zostało spalone, podobnie jak i w czasie wojny północnej w roku 1707. Leszno spłonęło ponadto w pożarze w 1767 r. Na mocy drugiego rozbioru Polski w 1793 r. Leszno dostało się pod panowanie Prus, następnie należało w latach 1807 do 1813 do Księstwa Warszawskiego, by wrócić ponownie w 1815 r. w obręb Prus.

Powstanie Wielkopolskie w 1918 i 1919 r. i walki pod Lesznem zadecydowały, że w wyniku Traktatu Wersalskiego Leszno przyłączone zostało do Polski w dniu 17 stycznia 1920 r. W okresie międzywojennym ze względu na przygraniczne położenie, Leszno nie odegrało większej roli w życiu kraju. Było miastem szkół, siedzibą garnizonu wojskowego i ważnym węzłem kolejowym.

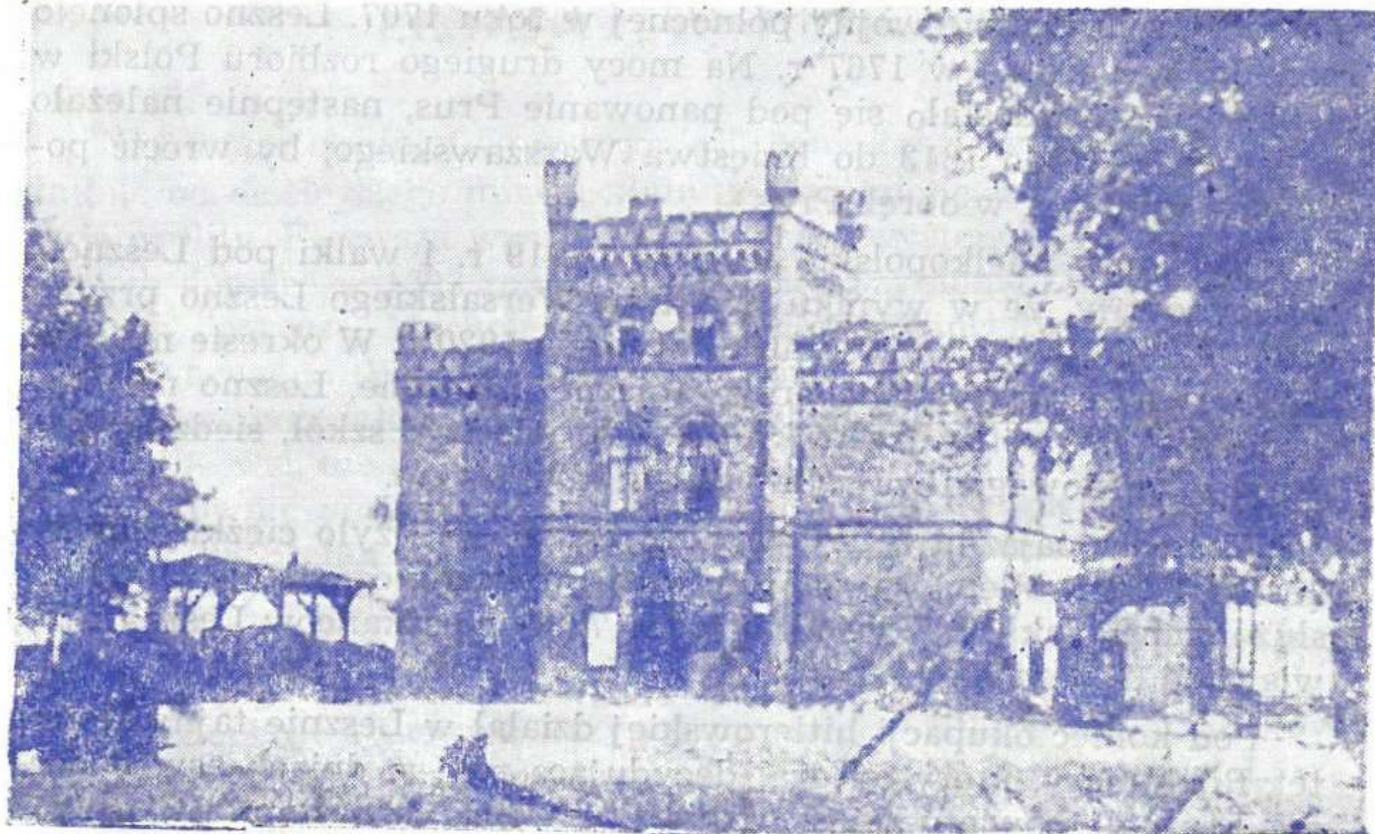
W czasie najazdu hitlerowskiego Leszno przeżyło ciężkie chwile. 21. X. 1939 r. Niemcy przeprowadzili publiczną egzekucję na 20 zasłużonych Polakach. Wysiedlili także 7286 mieszkańców Leszna i powiatu po Generalnej Guberni.

Pod koniec okupacji hitlerowskiej działał w Lesznie tajny Komitet Robotniczy, który odegrał decydującą rolę w dniach oswobodzenia Leszna i powiatu przez Armię Czerwoną, co nastąpiło w nocy z 30 na 31 stycznia 1945 r. Komitet Robotniczy bezpośrednio po wyzwoleniu zorganizował Milicję Obywatelską, Zarząd Miejski oraz Miejską Radę Narodową.

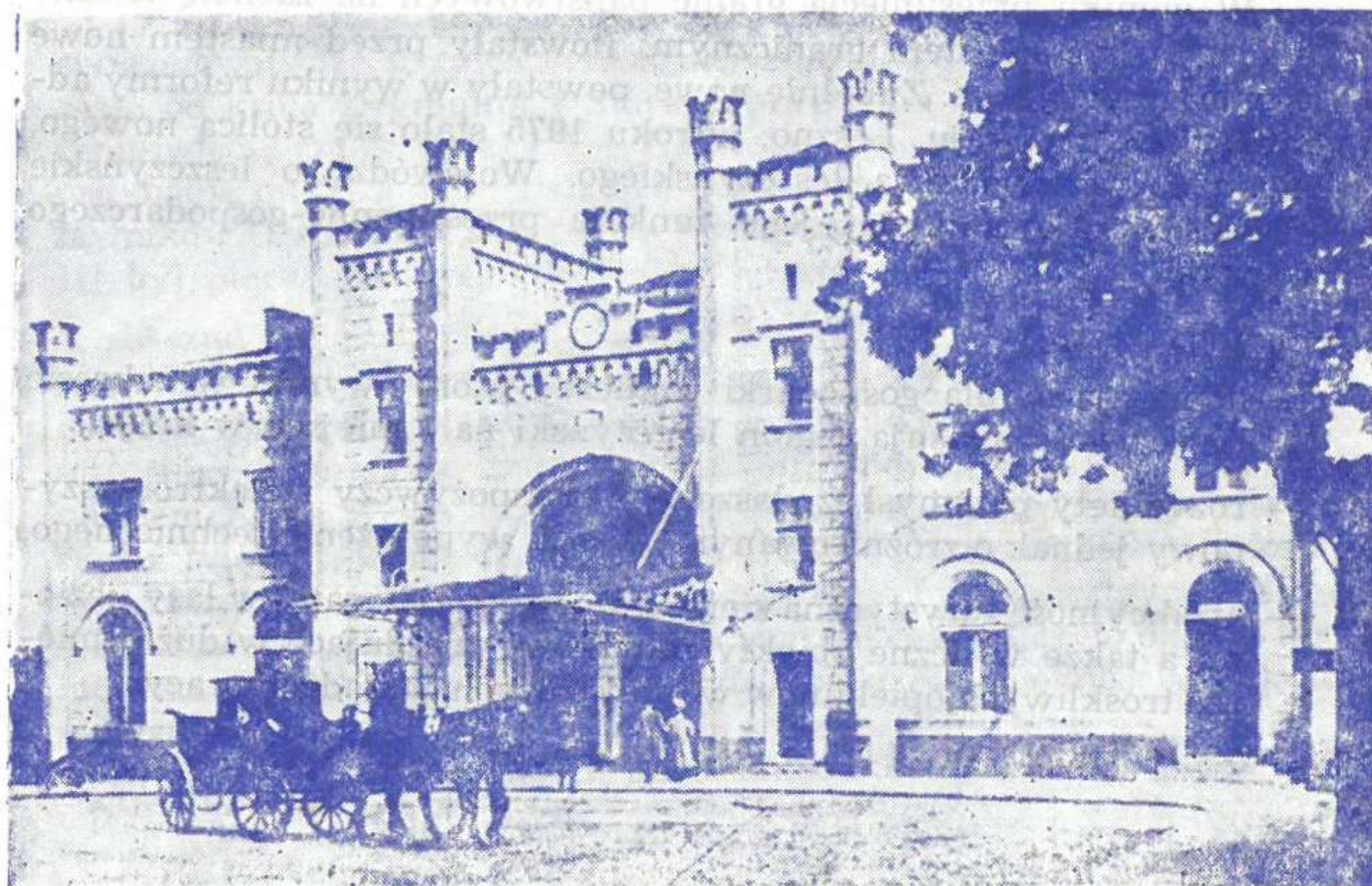
W wyniku przesunięcia granic państwowych na zachód, Leszno przestało być miastem granicznym. Powstały przed miastem nowe warunki rozwojowe. Zupełnie nowe, powstały w wyniku reformy administracyjnej kraju. Leszno, w roku 1975 stało się stolicą nowego, pięknego województwa leszczyńskiego. Województwo leszczyńskie charakteryzują najlepiej jego funkcje przestrzenno-gospodarczego rozwoju.

Są to:

- dominująca rola gospodarki rolniczej, której wyniki w zakresie towarowości plasują region leszczyński na I miejscu w kraju,
- rozwinięty przemysł, zwłaszcza rolno-spożywczy i elektromaszynowy jednak o zróżnicowanym stopniu wyposażenia technicznego,
- atrakcyjność turystyczna ziemi leszczyńskiej bogatej w lasy, jeziora, a także w liczne obiekty zabytkowe znajdujące w dużej mierze troskliwych opiekunów w miejscowych zakładach pracy.



Budynek dworca kolejowego — wiek XIX



Budynek dworca kolejowego w okresie międzywojennym

POCZĄTKI KOLEJNICTWA W LESZNIE

1 października 1856 r., od strony Wrocławia wjechał do Leszna pierwszy pociąg. Wtedy właśnie budowano tor kolejowy w kierunku Poznania. Już 23 października Leszno witało pierwszy pociąg z Poznania. Za rok torem połączono miasto z Głogowem. Przed 130 laty były to wydarzenia na miarę sensacji, zapowiadające rozwój gospodarczy regionu. Leszno otrzymało połączenie kolejowe z Wrocławiem i Śląskiem oraz Poznaniem, Stargardem i Szczecinem. Ożywił się ruch pasażerski i towarowy.

Kolej otworzyła przed mieszkańcami leszczyńskiego nowe możliwości. Rolnicy bez trudu mogli wywozić i sprzedawać swoje produkty w uprzemysłowionych miastach Śląska, a sprowadzać stamtąd towary metalowe i kopaliny. Dzięki temu powstała w Lesznie gazownia, potężny młyn parowy oraz Fabryka Pomp z własną odlewnią. Rozwój gospodarczy miasta i opłacalność transportu kolejowego stworzył potrzebę dalszej rozbudowy linii. W 1898 oddano do użytku tory na trasie Leszno—Jarocin i Kąkolewo—Ostrów, a w roku 1895 do Włoszakowic i Zbąszynia. Inwestorem i eksploatatorem tych linii było Towarzystwo Kolei Górnośląskiej, które przejęło rozbudowę sieci kolejowej w całej Wielkopolsce. W 1895 r. Towarzystwo to powołało w Poznaniu Dyрекcję Okręgową.

Linie wrocławsko-leszczyńsko-poznańską obsługiwało w tych latach 15 zakupionych w Berlinie parowozów firmy „Borsig”. Każdej lokomotywie nadawano imię, na trasie jeździły m. in.: Boreasz, Orzeł, Wulkan, Gejzer, Błyskawica. Moc maszyny parowej wynosiła 40 KM, a parowóz ciągnąc ciężar 46 ton, rozwijał na równinie szybkość 23,5 km/godz.

Wagony osobowe dzielono na klasy: te z I przypominały dyliżanse kryte, z szybami w oknach i miękkimi siedzeniami oraz wybitymi suknem ścianami. Wagony kl. II były skromniej wyściełane, a zamiast szyb miały w oknach zasłony z grubego płótna. W zależności od budowy w wagonach I i II klasy mogło podróżować 18 do 30 osób. Klasa III przeznaczona była dla uboższej części społeczeństwa. Pasażerom ustawiono drewniane ławki wzdłuż wagonu, a brak dachu powodował, że narażeni byli na działanie wichru, deszczu, śniegu żaru słońca i dymu lokomotywy.

Na niektórych trasach składy pociągów wyposażone też były w wagony klasy IV. Jeździło się w nich na stojąco, najczęściej po 70 osób w wagonie.

SPIS EKSPONATÓW

1. PIOTR WODNIK — Wrocław

„Rozwój i organizacja kolejnictwa”

Zbiór wyróżniany dyplomami w randze medalu na wystawach regionalnych i okręgowych od posrebrzanego do złotego oraz medalami na XII Ogólnopolskiej „Łódź 75” — brązowy, XIV OWP „Toruń 83” — posrebrzany i na Międzynarodowej Krajów Socjalistycznych „Socphilex 84” w Wrocławiu 1984 — medal złoty.

2. JANUSZ KOPUT — Lublin

„Kolejnictwo”

Zbiór wyróżniany dyplomami w randze medalu na wystawach regionalnych, okręgowych i krajowych od posrebrzanego do połączanego w latach 1982—1986.

3. WŁODZIMIERZ SZUBKA — Częstochowa

„Transport kolejowy”

Zbiór wyróżniany dyplomami w randze medalu na wystawach okręgowej i krajowych od posrebrzanego do połączanego w latach 1983—1986.

4. WOJCIECH BARTOSZEWICZ — Bydgoszcz

„Poczty dworcowe i ambulansowe”

Zbiór wyróżniany dyplomami w randze medalu na krajowej wystawie „Byliśmy, jesteście, będziemy” we Wrocławiu — połączany oraz na wystawie okręgowej „Wrocław 85” — złoty.

5. KAZIMIERZ BOGDANOWICZ — Lublin

„Świat na szynach”

Zbiór wyróżniany dyplomami w randze medalu na wystawach lokalnych, regionalnych i okręgowych od srebrnego do złotego w latach 1967—1986 oraz medalem brązowym na XII Ogólnopolskiej „Łódź 75”.

6. ZBIGNIEW KARCZ — Zbąszyn

„Świat szyn”

Zbiór wyróżniany dyplomami w randze medalu na wystawach lokalnych i regionalnych od posrebrzanego do złotego w latach 1985—1986.

7. FRANCISZEK SOŁGA — Tarnowskie Góry

„Lokomotywy na znakach pocztowych”

Zbiór wyróżniany dyplomami w randze medalu na wystawach lokalnych — srebrny i pozłacany w latach 1985—1986.

8. HENRYK SCHMIDT — Wrocław

— „Kolejnictwo”

Zbiór wyróżniany dyplomami w randze medalu na wystawach lokalnych — srebrne w latach 1984—1985.

9. TADEUSZ TYL — Gorzów Wlkp.

„Kolejnictwo w filatelistyce PRL”

Zbiór wyróżniany dyplomami w randze medalu na wystawach lokalnych — srebrne w latach 1985—1986.

10. ALEKSY NOWACZYŃSKI — Gdańsk

„Kolejnictwo polskie”

Zbiór wyróżniany dyplomami w randze medalu na wystawach lokalnych i regionalnych od srebrnego do złotego w latach 1975—1977 oraz na XII OWF „Łódź 75” medalem brązowym.

11. TOMASZ LEŚNIEWSKI — Radom

„Kolej na znakach pocztowych świata”

Zbiór wyróżniany dyplomami w randze medali brązowych na wystawach lokalnych w latach 1983—1986.

12. KAZIMIERZ BOGDANOWICZ — Lublin

„Praca i wypoczynek kolejarzy”

Zbiór wyróżniany dyplomami w randze medali na wystawach lokalnych, regionalnych i okręgowych w ramach zbioru „Świat szyn” — obecnie opracowany oddzielnie.

13. WIESŁAW WŁODARCZAK — Kaźmierz k/Poznania

„Kolejnictwo”

Zbiór z „Pierwszego kroku” — Poznań 1983.

14. ROBERT URBANEK — Lublin

„Lokomotywy”

Zbiór młodzieżowy. Dyplomy w randze medalu brązowego i srebrnego na wystawach lokalnych w latach 1983—1984.

15. MŁODZIEŻOWY DOM KULTURY — Tczew

„Żelazne drogi”

Zbiór zespołowy młodzieży wyróżniony na Okręgowej W. F. „Gdynia 84” dyplomem w randze medalu srebrnego.

16. PIOTR MUSIAŁ — Koszalin

„Kolejowe znaki pocztowe”

Zbiór młodzieżowy. Wyróżniony dyplomami w randze medalu srebrnego i pozłacanego na wystawach krajowych w latach 1983 1986 oraz na XIV OWF. „Toruń 83” — dyplomem w randze medalu srebrnego.

17. JANUSZ SZCZEPAŃSKI — Lublin

„Lokomotywy”

Zbiór filumenistyczny wyróżniony na wystawie filatelistycznej „Kolej na znakach pocztowych”, „Białystok 86” — dyplomem w randze medalu pozłacanego.

18. KAZIMIERZ BOGDANOWICZ — Lublin

„Jubileusze kolejowe”

Zbiór wyróżniony dyplomami w randze medali na wystawach lokalnych, regionalnych i okręgowych w ramach zbioru „Świat na szynach” — obecnie opracowany oddzielnie.

19. PAWEŁ GUTOWSKI — Lublin

„Lokomotywy”

Zbiór wyróżniony dyplomami w randze medali na wystawach „Lublin 84” — posrebrzany i „Białystok 86” — srebrny.

20. ROBERT TOMAŃSKI — Nędza (Katowickie)

„Rozwój kolejnictwa”

Zbiór wyróżniony dyplomami w randze medalu od brązowego do srebrnego na wystawach lokalnych i przyjaźni („Poczdam—Opole 1971” i „Opole—Poczdam 1975”).

21. LESZEK WINCENCIAK — Chodzież

„Koleje żelazne”

Zbiór wyróżniony dyplomami w randze medalu na wystawach od „Pierwszego kroku” w r. 1983 — srebrny i regionalne — pozłacane w latach 1983—1986.

22. JAN BOMBA — Ruda Śląska

„Kolej”

Zbiór atestowany w r. 1985.

23. LEOPOLD ZYCH — Mierzęcice

„Ostemplowania poczt kolejowych”

„Z historii kolejnictwa”

Zbiór atestowany.

24. MIROSŁAW BARAŃSKI — Leszno

„Wszystko o kolei na znakach pocztowych”

Zbiór eksponowany pierwszy raz.

25. MARCIN WAWRZYŃKOWSKI — Białogard

„Po żelaznej drodze”

Fragment zbioru, którego część zasadnicza eksponowana jest na Światowej Wystawie „Stockholmia 86” w Szwecji.

KOMITET ORGANIZACYJNY
WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ PZF
„130 — LAT KOLEI NA ZIEMI LESZCZYŃSKIEJ”

Przewodniczący

BOLESŁAW KACZMAREK

Członkowie

ROMUALD BIERNACKI

TADEUSZ DZIKOWSKI

JANUSZ DZYR

ALOJZY NADOLNY

FRANCISZEK PLUTA

LECH WOŹNY

