

**KRAJOWA
WYSTAWA FILATELISTYCZNA
" 150 LAT KOLEI W TCZEWIE "**

Tczew 14-23.06.2002



KATALOG

TWOJA PRZESYŁKA W DOBRYCH RĘKACH

Nowa jakość usług

Poczta Polska, dostosowując się do rosnących wymagań klientów, wprowadziła 4 marca br. ulepszoną i unowocześnioną usługę kurierską EMS POCZTEX.

Dostarczenie przesyłki w tym samym dniu, a nawet w ciągu dwóch godzin, wezwanie kuriera przez internet i nadanie paczki z domu to tylko niektóre nowości EMS POCZTEX przygotowane przez Poczta Polska.

W całym kraju zostały wprowadzone następujące rodzaje przesyłek o gwarantowanych terminach doręczenia:

- 1. POCZTEX NA DZIŚ** - przesyłka jest doręczana tego samego dnia - dotyczy to przesyłek miejskich oraz wybranych połączeń między miastami.
- 2. POCZTEX PORANEK** - przesyłka jest doręczana do godziny 9.00. następnego dnia.
- 3. POCZTEX POŁUDNIE** - przesyłka jest doręczana do godziny 12.00. następnego dnia.
- 4. POCZTEX STANDARD** - przesyłka jest doręczana w dniu następnym; do instytucji w godzinach ich urzędowania, a do osób fizycznych najpóźniej do godz. 20.00.

Przesyłki mogą być nadawane w następujących rodzajach opakowań firmowych:

- 1. "0,5 Kilo Pack"** - dokumenty, korespondencja, nośniki informacji, przedmioty o wadze do 0,5 kg,
- 2. "Kilo Pack"** - dokumenty, próbki towarów, upominki, towary do 1 kg,
- 3. "Full Pack 1" i "Full Pack 2"** - przedmioty o wadze do 20 kg dopuszczone do przewozu pocztowego.

Nowością oferty EMS POCZTEX w ruchu krajowym jest przyjmowanie przesyłek o nazwie "Maxi Pack 50". Są to przesyłki o wadze przekraczającej 20 kg i nie wyższej niż 50 kg. Przesyłki te mogą być wysłane w opakowaniu własnym nadawcy lub bez opakowania. Przesyłki "Maxi Pack 50" są odbierane z siedziby nadawcy przez kuriera pocztowego.

Dodatkowym udogodnieniem dla klientów Poczty Polskiej jest możliwość skorzystania z szeregu dodatkowych świadczeń, wymieniając przykładowo gwarancję obchodzenia się z przesyłką kurierską ze szczególną ostrożnością, dodatkowe ubezpieczenie przesyłki, żądanie dostarczenia potwierdzenia odbioru przesyłki przez adresata oraz doręczenie na życzenie przesyłki w niedzielę lub święto.



Infolinia i zamówienia:

0 804 104 104*

*opłata jak za połączenie lokalne

NOWY POCZTEX

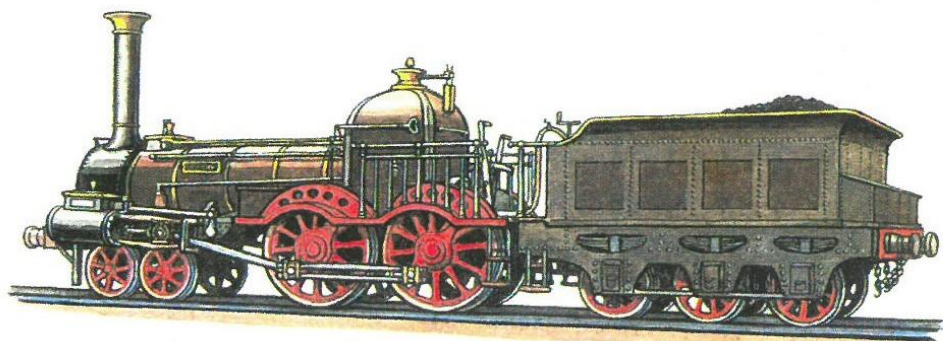
- ▶ **SZYBKO**
- ▶ **TANIO**
- ▶ **Z GWARANCJĄ!**

POCZTA POLSKA



**KRAJOWA WYSTAWA
FILATELISTYCZNA
*150 LAT KOLEI W TCZEWIE***

Tczew, 14-23.06.2002 r.



K A T A L O G

Redakcja
Jerzy Białas, Jerzy Neubauer

Projekt okładki
Arkadiusz Ruszkowski

Opracowanie Graficzne
Arkadiusz Ruszkowski

ISBN 83-910971-1-0

Druk:
Grupa Wydawnictwo Pomorskie Sp. z o.o.
Zakłady Graficzne im. Józefa Czyżewskiego
83-110 Tczew, ul. Kwiatowa 11

Komitet Organizacyjny Krajowej Wystawy Filatelistycznej "150 LAT KOLEI W TCZEWIE" składa serdeczne podziękowania wszystkim życzliwym nam osobom i instytucjom, które udzieliły daleko idącej pomocy organizatorom wystawy, a w szczególności Zarządowi Miasta Tczewa z Prezydentem Miasta Panem Zenonem Odyą, Prezesowi Zarządu Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Panu Włodzimierzowi Ziółkowskiemu, Dyrektorowi PZU S.A. w Tczewie Panu Stanisławowi Wierycho, Dowódcy 16 Batalionu Saperów w Tczewie Panu p.plk. Tomaszowi Hakowi, Prezesowi Zarządu Grupy Wydawnictwo Pomorskie Panu Czesławowi Czyżewskiemu oraz zastępcy Dyrektora Okręgu Poczty w Gdańsku Panu Edwardowi Michalakowi.

Komitet Organizacyjny dziękuje wszystkim fundatorom nagród dla wystawców prezentujących swoje eksponaty na wystawie oraz Panom; Ryszardowi Hardtowi, Kazimierzowi Ickiewiczowi, Janowi Stachowiakowi i Krystianowi Żurawskiemu, za publikacje umieszczone w katalogu wystawy.

PROGRAM WYSTAWY

14.06.2002 r., godz. 13.00

UROCZYSTE OTWARCIE WYSTAWY

15-23.06.2002 r., od godz. 10.00 do godz. 18.00

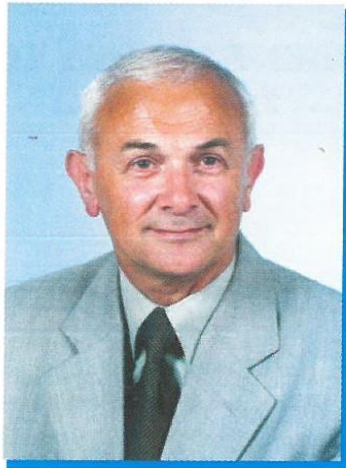
ZWIEDZANIE WYSTAWY - w dniu zamknięcia od godz. 9.00 do godz. 13.00

23.06.2002 r., godz. 11.00

SPOTKANIE OGÓLNOPOLSKIEGO KLUBU ZAINTERESWAŃ
„**KOLEJNICTWO**”

23.06.2002 r., godz. 13.00

OGŁOSZENIE WYNIKÓW WYSTAWY
WRĘCZENIE DYPLOMÓW I NAGRÓD
UROCZYSTE ZAKOŃCZENIE WYSTAWY



*Dziękuję serdecznie filatelistom Tczewa za zorganizowanie Krajowej Wystawy Filatelistycznej pt. **"150 LAT KOLEI W TCZEWIE"**. Ekspozycja uświetni 150 rocznicę istnienia kolei w naszym mieście ,obchodzoną w ramach Dni Ziemi Tczewskiej.*

Członkom tczewskiego koła filatelistów dziękuję również za zaproszenie mnie do objęcia protektoratem honorowym wystawy. Propozycję ta przyjąłem z wielką radością.

Gorąco zapraszam mieszkańców Tczewa i gości przebywających w naszym mieście do zwiedzenia bardzo ciekawej wystawy.

Mam nadzieję, że ekspozycja dostarczy Państwu niezapomnianych wrażeń.

Z wyrazami szacunku

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Odyja". The signature is stylized and cursive.

ZENON ODYJA
Prezydent Miasta Tczewa

PROTEKTOR WYSTAWY
PREZYDENT MIASTA TCZEWA
ZENON ODYA

KOMITET HONOROWY

- Włodzimierz Ziółkowski** - Prezes Zarządu Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej
- Marek Modrzejewski** - Starosta Powiatu Tczewskiego
- Kazimierz Smoliński** - Przewodniczący Rady Miasta Tczewa
- Stanisław Wierycho** - Dyrektor PZU S.A. w Tczewie
- Stefan Czapczyk** - Dyrektor Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Gdyni
- Czesław Czyżewski** - Grupa Wydawnictwo Pomorskie Spółka Z.O.O. Prezes Zarządu
- Stefan Urbanowicz** - Dyrektor Rejonowego Urzędu Poczty w Gdańsku
- Tomasz Hak** - Dowódca 16 Batalionu Saperów w Tczewie
- Anna Misztal-Kowalina** - Z-ca Prezydenta Miasta Tczewa
- Wiesława Qella** - Dyrektor Tczewskiego Centrum Kultury
- Kazimierz Bożyk** - Prezes Zarządu Okręgu Pomorskiego PZF w Gdańsku
- Janusz Ciepliński** - Z-ca Dowódcy 16 Batalionu Saperów w Tczewie
- Krzysztof Molesztak** - Naczelnik Obwodowego Urzędu Poczty w Tczewie

SĄD KONKURSOWY
KRAJOWEJ WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ
„150 LAT KOLEI W TCZEWIE

Antoni Kurczyński	- przewodniczący	- okręg Warszawa
Janusz Frąckiewicz		- okręg Gdańsk
Roman Przybyła		- okręg Olsztyn
Jerzy Neubauer		- okręg Gdańsk
Stefan Oźga		- okręg Gdańsk
Jan Prokulewicz		- okręg Koszalin

Aspiranci

Janusz Dunst	- okręg Gdańsk
Bernard Jesionowski	- okręg Gdańsk

Ekspert

Waldemar Więclaw	- okręg Gdańsk
-------------------------	----------------

KOMITET ORGANIZACYJNY
KRAJOWEJ WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ
„150 LAT KOLEI W TCZEWIE”



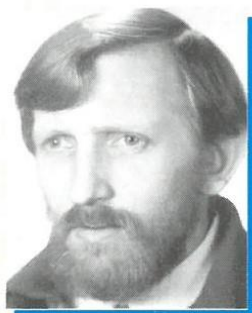
Jerzy Białas
- przewodniczący



Piotr Antczak
- v-ce przewodniczący



Ludwik Kiedrowski
- v-ce przewodniczący



Jerzy Neubauer
-komisarz wystawy



Edmund Kamiński
- sekretarz



Zbigniew Komorowski
- skarbnik



Barbara Buczek
- członek



Ryszard Czerny
- członek



Janusz Dunst
- członek



Edward Hadaś
- członek



Stanisław Makowski
- członek



Wiesław Michalak
- członek



Jolanta Śliwińska
- członek



Ignacy Stawicki
- członek



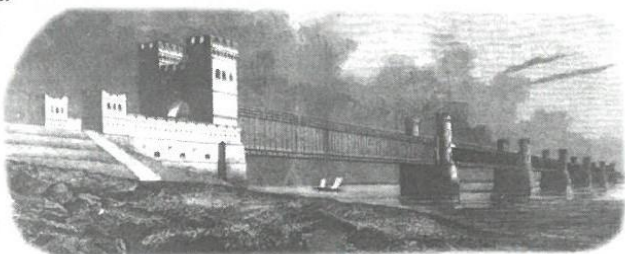
1852 – 2002 150 LAT TCZEWSKIEGO WĘZŁA KOLEJOWEGO

I. Tczew - miasto, jego położenie i historia

Od najdawniejszych czasów przez tereny ziem polskich wiódł ruchliwy szlak handlowy z południa na wybrzeże Bałtyku. Szlak ten prowadził również przez tereny ziemi tczewskiej. Ten naturalny ciąg komunikacyjny został wykorzystany w czasie powstawania sieci kolejowych. Pierwsza droga kolejowa na naszych terenach powstała w 1852 roku. Jak wiemy, w tym czasie Polska była pod zaborami i transport kolejowy rozwijał się zgodnie z potrzebami polityczno - strategicznymi i gospodarczymi Rosji, Prus i Austrii. Linię Berlin - Królewiec, na której położony jest Tczew wybudowali Prusacy w połowie XIX wieku.

Na początku XIX wieku Tczew liczył poniżej 2000 mieszkańców. Ożywienie gospodarcze i rozwój Tczewa nastąpiło w związku z budową linii kolejowej (1852) i budową mostu przez Wisłę (pierwszy parowóz przejechał po tym obiekcie w 1857 r). Od tego czasu Tczew rozwija

się powoli, lecz systematycznie. W roku 1873 uruchomiono linię kolejową do Chojnic i od tego momentu Tczew stał się ważnym węzłem kolejowym. W 1891 roku zbudowano drugi potężny most przez Wisłę wyłącznie dla ruchu kolejowego, a dotychczasowy kolejowo - drogowy przeznaczono do wyłącznego ruchu drogowo - pieszego. Tczew ze względu na rosnące znaczenie - z tytułu ważnego węzła kolejowego - staje się Starostwem.



W 1918 roku państwo polskie odzyskało wolność, formalnie potwierdzone podpisaniem traktatu w Wersalu 28.VI.1919 roku. Wojsko Polskie wkroczyło do Tczewa 30 stycznia 1920 roku. Powrót Tczewa do Polski stworzył miastu zupełnie nowe warunki rozwoju. Tczew stał się wówczas bramą do wąskiego, liczącego 140 kilometrów skrawka morza. Spowodowało to włączenie Tczewa do gospodarki morskiej. Od 1922 roku powstał nad Wisłą port obsługiwany przez kolej, służący do przeładunku węgla i drewna. Koniunktura ta nie trwała długo - zbudowanie portu w Gdyni, to utrata przez Tczew tego wycinka gospodarki. Tczew z uwagi na swe wyjąt-

kowo ważne znaczenie strategiczne na długo przed wybuchem II wojny światowej przykuwał uwagę dowództwa niemieckiego. Gdy nad ranem 1 września 1939 roku rozpoczęła się wojna, to właśnie kolejarze z przyległego do węzła Lisewa i Szymankowa oraz ze stacji Tczew przyczynili się do opóźnień w zdobyciu tego miasta (powiadomili Wojsko Polskie o zamiarze opanowania mostów przez Niemców – zdążono mosty wysadzić w powietrze). Okupacja hitlerowska trwała od 2.9.1939 do 12.3.1945 roku. Po zakończeniu działań wojennych na terenie Tczewa pozostało 18 tysięcy osób. Straty spowodowane przez wojnę wynosiły 6,9 tys. osób, tj. 28 % ogółu ludności miasta. Również bilans materialny to ogólne zniszczenie miasta oszacowane na 35 %, a w 90 % zniszczony został węzeł kolejowy. Od momentu wyzwolenia spod okupacji hitlerowskiej Tczew odbudowuje się, usuwa zniszczenia wojenne i rozwija się, osiągając obecnie (2002r.) ponad 60 000 mieszkańców, stając się ważnym ośrodkiem przemysłowym i zapleczem okolicznego rolnictwa oraz pozostając równocześnie dużym i znaczącym węzłem kolejowym.

II. Węzeł kolejowy Tczew

Tczew znajdował się na trasie zaprojektowanej i wybudowanej linii Kolei Wschodniej Berlin - Królewiec, której odcinek do Bydgoszczy oddano 27 lipca 1851 roku. W tym czasie sieć kolejowa Prus posiadała 683 km linii, a w całych Niemczech rozwinęła się już do długości 6044 kilometrów, zajmując po Wielkiej Brytanii (10653 km) drugie miejsce w Europie. Odcinek ten był przedłużeniem wybudowanej w latach 1842 - 1848 magistrali Berlin - Krzyż - Poznań, która była pierwszym etapem tzw. Kolei Wschodniej (Ostbahn). Trasa od Bydgoszczy do Królewca była przedmiotem wnikliwych i wielostronnych studiów. Rozpatrywano pięć propozycji prowadzenia linii, z tym, że w każdym wypadku kolej miała być doprowadzona do Tczewa.

Początkowo roboty przy budowie wschodniej linii prowadzone przez prywatnych przedsiębiorców szły opornie. W celu usprawnienia budowy kolei została utworzona pierwsza dyrekcja kolejowa w Prusach (5.11.1849). Dzięki Ustawie Sejmu Stanowego w Berlinie z 7.12.1849 roku, dalsza budowa kolei nie napotykała na żadne większe przeszkody. Budowa odcinka Bydgoszcz - Tczew była prowadzona w trudnych warunkach, gdyż wymagała przekraczania szeregu potoków, rzek, kompleksów leśnych itp. Rozpoczęcie budowy tego odcinka nastąpiło w 1851 roku, połączone to było z jednoczesnymi pracami związanymi z budową mostów na Wiśle w Tczewie i Nogacie w Malborku. Budowę linii prowadzono metodami ówczynie stosowanymi; roboty ziemne prowadzone były ręcznie, prace transportowe na bliskie odległości taczkami i ręcznymi wózkami szynowymi tzw. "lorami", a na większe odległości wozami konnymi bądź to odpłatnie, bądź to w formie obowiązkowych świadczeń rolników na rzecz państwa. Odcinek linii Bydgoszcz - Tczew długości 160 kilometrów budowano do 1852 roku.

Dnia 19 lipca 1852 roku mieszkańcy Tczewa ujrzeni po raz pierwszy parowóz prowadzący za sobą cały pociąg. Jednak oficjalne i uroczyste otwarcie odcinka Byd-

goszcz - Tczew nastąpiło w obecności króla pruskiego w dniu **6 sierpnia 1852 roku**. W tym samym dniu nastąpiło oddanie do użytku odcinka Tczew - Gdańsk.

Dalsze prowadzenie linii z Tczewa do Królewca zostało zahamowane budową mostów przez Wisłę i Nogat. Decyzja lokalizacji dworca i mostu kolejowego pociągała za sobą konieczność regulacji Wisły od Gniewa do Gdańska, czyli na odcinku prawie 52,5 km przy znacznych kosztach. Jednak zważywszy, że regulacja rzeki w tym rejonie przyczyniła się do uniknięcia w przyszłości powodzi, na jakie narażone były corocznie tereny Żuław oraz obszary pod Kwidzynielem, uznano celowość tego zamierzenia, zwłaszcza, że regulacja rzeki spowodowała podniesienie lustra wody rzeki Wisły i poprawę żeglugi. Ale w okolicach Tczewa nie uniknięto błędu – początkowo wały regulujące bieg rzeki poprowadzono po północnej stronie mostu dalej na zachód. Gdy okazało się to niekorzystne, na początku XX wieku usypano nowe wały na tym odcinku, nie rozbierając zbędnych starych, dzięki czemu mamy teraz tereny wykorzystane na cele mieszkaniowe – osiedle Stanisława Staszica.

Odcinek z Bydgoszczy do Tczewa i dalej do Gdańska oraz Malborka wybudowano początkowo jako linię jednotorową, z tym, że podtorze przygotowano od razu pod dwa tory. Budowa linii podyktowana była potrzebą połączenia Berlina z Królewcem – zasadniczym kierunkiem był kierunek południowy zachód - północny wschód, w związku, z czym linię poprowadzono do dworca położonego na zniwelowanym wzgórzu Zamajte w pobliżu Wisły i budującego się w tym czasie mostu. Pociągi zdążające z Bydgoszczy do Gdańska i odwrotnie musiały zmieniać kierunek jazdy wjeżdżając na tor wyciągowy lub na most (po jego wybudowaniu) i cofając się na pożądaną stronę w kierunku stacji Tczew.

Oddzielnym problemem budowy linii kolejowej Berlin - Królewiec to przeprawa przez Wisłę. Prace studyjne przejścia przez rzekę na etapie projektowania linii obejmowały kilka wariantów. Miejscem dającym najniższe koszty budowy mostu był punkt pod Toruniem, względnie Ostromeckiem koło Torunia, podobnie jak pod Grudziądzem. We wszystkich tych przypadkach brzegi doliny rzeki podchodziły tam najbliższej nurtu Wisły. Jednak przeciwko wyborowi takiego rozwiązania przemawiały inne względy, głównie zaś zbyt wielka odległość od Gdańska, który musiałby być połączony z koleją biegnącą do Królewca specjalnym odgałęzieniem i ponownym przekroczeniem rzeki Wisły. Ostateczne zapadła decyzja za budową przejścia przez Wisłę i Nogat pod Tczewem i Malborkiem.

Bardzo korzystne położenie Tczewa przy przeprawie przez Wisłę znane już od XIII wieku przyczyniło się prawdopodobnie do wyboru miejsca na usytuowanie mostu kolejowego. Tędy przebiegała droga tranzytowa skracająca połączenie ziem nadbałtyckich leżących po wschodniej i zachodniej stronie Wisły oraz pierwszy utwardzony trakt z Berlina do Królewca. Do 1825 roku przeprawy przez Wisłę odbywały się za pomocą promu. Potem przeprawa możliwa była przez most pływający. We wrześniu 1845 roku poczyniono pierwsze kroki zmierzające do budowy mostu stałego. Pierwotny projekt przewidujący konstrukcję rurową o rozpiętości przęsła 6,30 m nie został zrealizowany z braku funduszy oraz wydarzeń Wiosny Ludów 1848/49 r.

W międzyczasie wielkie ilości lodów spływające Wisłą wykazały nierealność pierwszego projektu, a podjęte w międzyczasie w innych miejscach próby budowy mostów systemem rurowym wykazały niepraktyczność takich konstrukcji. Opracowano nowy projekt przewidujący rozpiętość przęseł 121,40 metrów, zmieniając system rurowy na kratowy. Budowę mostu poprzedziły prace przy regulacji rzeki rozpoczęte w czerwcu 1846 roku.

Na potrzeby kolejnictwa zbudowano w Tczewie całą bazę techniczną i wytwórnię materiałów. Bowiem brak komunikacji uniemożliwiał ich transport z zewnątrz. Budowa mostu dała początek wielu zakładom w mieście, również fabrykom przemysłu metalowego, które po zakończeniu budowy mostu zmieniły tylko profil produkcji. Dla potrzeb budowniczych mostu utworzono w Knybawie obok Tczewa w 1846 roku cegielnię, która produkowała żółtą cegłę klinkierową, a w Tczewie: cementownię, Królewską Fabrykę Maszyn przy ulicy Gdańskiej oraz Odlewnię Żelaza (obecne EATON, w okresie przed 1939 rokiem Fabryka Maszyn Muscate). Również na potrzeby budowniczych mostu pracowała Fabryka Wyrobów Cementowych późniejsza Fabryka Tektury i Papy przy ulicy Piaskowej.

Kamień węgielny pod fundamenty pierwszego filaru (przyczółek) na lewym brzegu Wisły położono 27 lipca 1851 roku. Pierwszy most posiadał sześć otworów przepływowych, każdy o rozpiętości 121,40 m Filary środkowe mają kształt łodzi długości 26 i szerokości 10 metrów. Podstawę każdego filara stanowi mur grubości 3,00 m, z którego wznosi się filar murowany z cegły klinkierowej łączącej hydrauliczną zaprawą murarską. Górna część mostu składała się z dwóch dźwigarów wysokości 8,68 m połączonych dźwigarami poprzecznymi. Na filarach i przyczółkach było zbudowanych łącznie czternaście wież w stylu gotyckim. W osi kratownicy znajdował się pojedynczy tor kolejowy, a po każdej stronie tego toru znajdowała się jezdnia dla pojazdów drogowych. Odległość między dźwigarami wynosiła 6,43 metra. Poszczególne jezdnie i tor kolejowy nie były od siebie niczym oddzielone. Dlatego przy przejeździe pociągu most był zamknięty dla ruchu pojazdów kołowych. Na zewnątrz dźwigarów z każdej strony mostu znajdował się chodnik dla pieszych o szerokości 0,94 metra. Do budowy mostu zużyto 15 milionów cegieł; filary w dolnej swej części są licowane kamieniem ciosanym - od strony południowej tj. od strony napływu wody kamieniem granitowym.

Równolegle do budowy mostów prowadzono już wcześniej budowę dalszego odcinka linii do Królewca na trasie Malbork - Elbląg - Braniewo, który oddano do użytku 19.10.1852r, a rok później doprowadzono kolej do Królewca otwierając ruch 2 sierpnia 1853 roku. Po wybudowaniu mostów na Wiśle i Nogacie ułożono brakujący odcinek linii Tczew - Malbork długości 18,0 kilometrów prowadząc ruch na całej linii Berlin - Królewiec od dnia **12 października 1857 roku**.

Do czasu zakończenia robot na odcinku Tczew - Malbork transport podróżnych i towarów odbywał się na tej trasie konno. Przez Wisłę w okresie zimy przy korzystnych warunkach lodowych przeprawa odbywała się po lodzie, a w okresie poza zi-

mowym łodziami i barkami. Transport towarów na tym odcinku trwał do trzech dni.

Rosnące przewozy kolejowe Berlin – Prusy Wschodnie wymusiły decyzję budowy jeszcze jednego mostu. W 1891 roku oddano do ruchu zbudowany równolegle do pierwszego, drugi potężny most przez Wisłę wyłącznie dla ruchu kolejowego, a dotychczasowy kolejowo - drogowy przeznaczono do wyłącznego ruchu drogowo - pieszego.



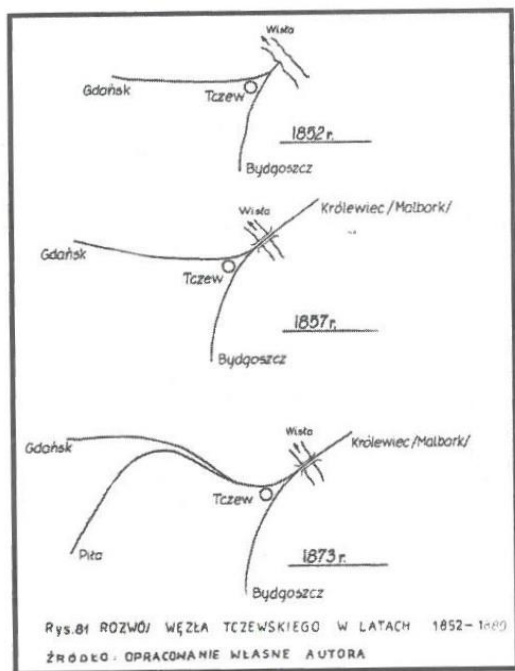
Stary i nowy most w Tczewie. 1891 - 1939 r.

Następną linią biegnącą przez Tczew była linia Piła - Chojnice – Tczew, której budowę rozpoczęto przed 1870 rokiem, a całkowicie zakończono 15.08.1875 r jako linię jednotorową, a od 1876 roku jako dwutorową.

Wybudowanie tej drugiej linii kolejowej spowodowało, że Tczew stał się dużą stacją węzłową, a następnie po wybudowaniu na początku XX wieku stacji rządowej w Zajączkowie Tczewskim zaszła potrzeba wybudowania łącznic, które

uruprawiłyby ruch, odciążąły stację Tczew i w sposób bezkolizyjny umożliwiły krzyżowanie się poszczególnych kierunków linii kolejowych. Pierwszą wybudowaną łącznicą była łącznica Górki - Zajączkowo Tczewskie - oddana do ruchu w 1907 roku, następne to z roku 1910 łącznica Tczew - Zajączkowo Tczewskie, łącznica z 1912 r. Zajączkowo - Suchostrzygi oraz Malinowo - Zajączkowo Tczewskie z roku 1913.

Przed rozpoczęciem budowy stacji kolejowej w Tczewie wszystkie tereny leżące poza obrębem starego miasta były wykorzystywane rolniczo, w związku, z czym nie było żadnych ograniczeń odnośnie prowadzenia linii kolejowej na tym obszarze. Jedynym kryterium było najkorzystniejsze podejście torem z kierunku Bydgoszczy do przyszłego mostu kolejowego na rzece Wisłę. W okresie oddania do użytku linii kolejowej Bydgoszcz - Tczew, połączenia bezpośredniego z Bydgoszczy do Gdańska nie było, obecnie istniejące powstało dopiero pod koniec ubiegłego wieku (prawdopodobnie w 1898 roku). Do momentu budowy kolei na terenie Tczewa zachowało się ukształtowanie terenu wraz z ówczesnym podziałem własności, sposobem użytkowania i siecią drogową, sięgające tradycją czasów średniowiecznych. Nowożytnie fortyfikacje ziemne, unowocześnione i rozbudowane w początku XIX wieku z tym pierwotnym krajobrazem współgrały i były mu podporządkowane. Budowa linii kolejowych zapoczątkowała proces podporządkowy-



Wania układu zastanego do potrzeb aktualnych. Zmieniano bieg cieków wodnych, niwelowano wzgórza i zasypywano parowy, wykonywano niezbędne nasypy i przekopy.

Linia kolejowa z Bydgoszczy do Królewca z odgałęzieniem do Gdańska oddana w 1852 roku nie posiadała w Tczewie na początku swego istnienia żadnych dużych obiektów kolejowych.

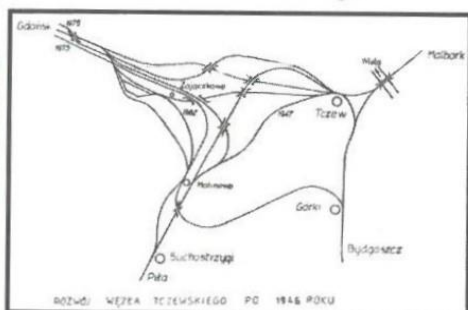
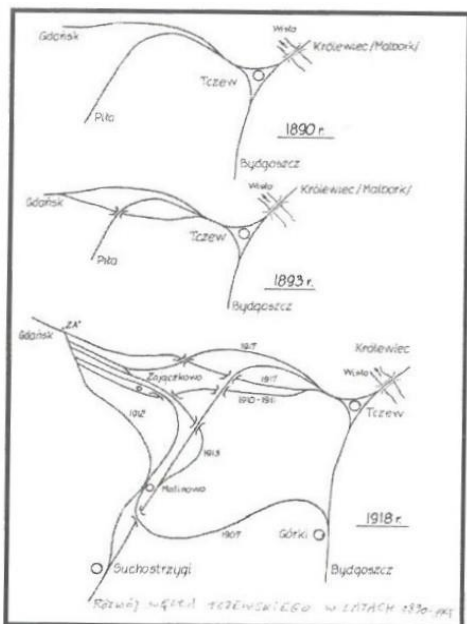
Budynek dworca osobowego został wybudowany przed 1858 rokiem. Był to duży gmach z cegły o żółtej barwie produkowanej w pobliżu Tczewa. Dworzec ten istniał do marca 1945 roku, kiedy to uległ zniszczeniu podczas działań wojennych.

Początkowo stacja Tczew miała dwie główne części: dworzec osobowy z peronami i budynkiem dworcowym położonymi w pobliżu mostu przez rzekę Wisłę - prostopadle do nurtu rzeki oraz część do obsługi ruchu towarowego położoną po stronie południowo - wschodniej stacji (aktualna wyładownia publiczna). Około roku 1900 następuje znaczna rozbudowa stacji z jednoczesnym zwiększeniem terenu oraz wydzieleniem stacji rozrządowej w Tczewie. Stacja rozrządowa powstała na terenie, gdzie obecnie znajduje się stacja osobowa. W tym czasie powstały również duże magazyny kolejowe położone po zachodniej stronie stacji rozrządowej. Dla pracowników kolejowych buduje się budynki mieszkalne. W latach 1890-1900 powstało osiedle gdańskie i dworcowe, a w I ćwierci XX wieku osiedle Zatorze. Koniec XIX wieku charakteryzuje się wysoką dynamiką rozwoju przemysłu, co powoduje konieczność rozbudowy środków transportu. W latach 90-tych XIX-go wieku podjęta została decyzja budowy dużej, towarowej stacji rozrządowej, położonej po północnej stronie stacji Tczew, z lewej strony linii kolejowej Tczew - Gdańsk

Stacja Zajązkowo Tczewskie zaplanowana została jako stacja rozrządowa z trzema grupami torów, górką rozrządową, parowozownią posiadającą dwie szopy (lokomotywnie) wachlarzowe wraz z obrotnicami, budynkami służbowymi i całą infrastrukturą techniczną naziemną i podziemną. Budowę stacji rozpoczęto około 1900 roku. Wojna 1914 roku przyspiesza realizację inwestycji; potrzeby zaopatrzeniowe oraz konieczność przemieszczania dużej ilości wojsk wpływają na szybką budowę stacji rozrządowej. Równocześnie z pracami przy stacji Zajązkowo Tczewskie prowadzone są prace budowy łącznic, oraz okolicznych stacji.

Odzyskanie w 1918 roku niepodległości zmieniło priorytety komunikacyjne. Or-

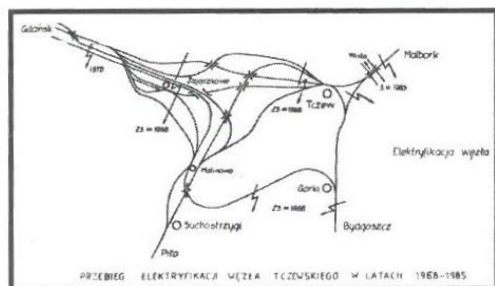
ganizacja zarządzania gospodarką, w tym liniami kolejowymi zapewnić musiała interesy odrodzonej Polski. To zadanie zostało dobrze wykonane, w czym nie mały udział miał kolejowy węzeł tczewski, który stał się węzłem o jeszcze większym znaczeniu niż dotychczas. Przebiegające przez Tczew linie kolejowe Katowice – Bydgoszcz – Tczew – Gdańsk i Chojnice – Starogard Gd. – Tczew – Malbork oraz duża stacja rozrządowa Zajączkowo Tczewskie powodują zaliczenie węzła tczewskiego do pierwszorzędnych węzła na sieci kolejowej ówczesnej Polski. Węzeł tczewski znalazł się w miejscu największego natężenia przewozów kolejowych w kraju. Nowe realia i nowe potrzeby oprócz zmian organizacyjnych spowodowały również modernizację układów torowych oraz obiektów również w obrębie węzła tczewskiego.



Druga Wojna światowa, to czas bardzo niekorzystny dla Tczewa. Kolej w obrębie węzła wychodzi z tego okresu z 90% stratami materialnymi.

Okres powojenny wymagał olbrzymich nakładów środków materialnych oraz pracy ludzkiej. Odbudowa zniszczonych obiektów, budynków i torów to wieloletnia wytężona praca. Uruchamiano ruch kolejowy od pierwszych dni powojennych, początkowo z szybkościami 5 km/godzinę, a następnie w miarę postępu prac doprowadzono do szyb-

kości normalnych. Całkowite zniszczenie pierwszego budynku dworca kolejowego położonego w pobliżu mostu przez Wisłę, pozbawiło miasto niezbędnego obiektu. Fakt ten wpłynął na podjęcie zbudowania nowego dworca osobowego w miejscu, gdzie obecnie się on znajduje. Zlikwidowano stację towarową Tczew, na jej miejscu budując perony i tory przy peronowe, a przy nich budynek stacyjny oddany do użytku 14.08.1949 roku, zmodernizowany w latach 1990 – 2000. W roku 1968 następuje elektryfikacja stacji Tczew, a latach 1968 – 1983 zelektryfikowano linię kolejową do Gdańska i do Warszawy.



Od lat osiemdziesiątych XX wieku następuje reorganizacja przedsiębiorstwa PKP, co w połączeniu z postępowaniem w transporcie samochodowym i zmieniającymi się procesami przewozowymi powoduje, że węzeł kolejowy Tczew traci swą wiodącą rolę w życiu miasta. Zmieniające się technologie, ucieczka klientów od czasochłonnych i droższych operacji przeładunkowych powoduje, że zadanie kolei dzi-

siają to głównie przewóz towarów masowych oraz przewóz pasażerów.

Mimo zmniejszenia się roli kolei, ma jednak ona w życiu Tczewa w dalszym ciągu duże znaczenie – przecież bez niej np. trudniej byłoby wysłać korespondencję w Świat, korespondencję zaopatrzoną w znaczki pocztowe. Te dwa elementy: kolej i znaczek pocztowy są ze sobą związane od ponad stu pięćdziesięciu lat chyba nierozzerwalnie i miejmy nadzieję, że przetrwają i przeżyją wszystkie nowości techniczne dając dużo radości swym wiernym sympatykom.

Ryszard Hardt



POCZTA KOLEJOWA W TCZEWIE 1852 - 1945

Przedstawiony artykuł jest fragmentem większego opracowania „Historia poczty w Tczewie” i obejmuje działalność Urzędu Pocztowego Tczew 2 mieszczącego się na dworcu kolejowym oraz kolejowych ambulansów pocztowych podlegających temu Urzędowi.

SYMBOLE ZNAKÓW POCZTOWYCH WEDŁUG ORGANIZACJI POCZTOWYCH

- N - *Znaki Poczty Pruskiej, Północnoniemieckiego Związku Pocztowego , Rzeszy Niemieckiej,*
 P - *Znaki Poczty Rzeczypospolitej Polskiej 1920 - 1939,*
 O - *Znaki Poczty Trzeciej Rzeszy Niemieckiej 1939 - 1945,*

SYMBOLE DLA POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW ZNAKÓW POCZTOWYCH

- s - *stemple nadawcze, datowniki, kasowniki, wirniki,*
 n - *nalepki pocztowe,*
 o - *stemple odbiorcze,*
 r - *znaki polecenia,*
 d - *znaki dodatkowe i pomocnicze,*
 k - *stemple kolejowych ambulansów pocztowych,*

19 lipca 1852 roku do Tczewa dotarł pierwszy pociąg, otwierając nowy okres w historii miasta, okres rozwoju przemysłu i wielkiego węzła komunikacyjnego. 6 sierpnia 1852 roku w obecności Króla Pruskiego oddano uroczystie do użytku całą trasę kolejową Berlin-Bydgoszcz-Tczew-Gdańsk. Oznaczało to znaczne przyspieszenie przewozu poczty, np. odcinek Gdańsk-Bydgoszcz przesyłki pocztowe, zamiast kilkudziesięciu pokonywały w ciągu kilku godzin.

Początkowo w pociągach wydzielono część jednego z wagonów na działalność ruchomej placówki pocztowej. Po zwiększeniu się ilości przewożonej poczty, każdy pociąg miał w swym składzie specjalny wagon - kolejowy ambulans pocztowy. Ambulans przewoził przesyłki nie tylko między stacjami końcowymi, ale też przekazywał i odbierał do dalszej ekspedycji pocztę na stacjach pośrednich.



List wysłany ze Stassfurtu do Tczewa 1 kwietnia 1852 roku. Przyjęty do ekspedycji w Stassfurcie (stempel typu SN VI i SN V nr 1428) został przekazany do kolejowego ambulansu pocztowego Lipsk-Magdeburg (stempel okrągły Magdeburg-Lipsk, kurs powrotny). W Magdeburgu przekazany do ambulansu kolejowego Minden-Berlin (stempel trzywierszowy Berlin-Minden, kurs powrotny), w Berlinie przeniesiony do ambulansu kolejii wschodniej (stempel OSTBAHN) kursującego na trasie Berlin-Bydgoszcz skąd dotarł do Tczewa. Stempel odbiorczy Tczewa typu SO II z wyróżnikiem N 3 z dnia 3 kwietnia 1852 roku.

POCZTA KOLEJOWA

Dotychczas nie udało się potwierdzić istnienia placówki pocztowej na dworcu kolejowym w Tczewie. Istnieją natomiast przesyłki pocztowe wysłane z Tczewa kolejowymi ambulansami pocztowymi relacji Bydgoszcz - Gdańsk - Bydgoszcz, a od 1857 roku relacji Bydgoszcz - Królewiec - Bydgoszcz. Na przesyłkach wysyłanych przez Urząd Pocztowy w Tczewie poza stemplem nadawczym odbijano dodatkowo stempel ambulansu, na przesyłkach nadawanych bezpośrednio w ambulansie, obok stempla ambulansowego pracownik ręcznie dopisywał nazwę miejsca nadania.



List do Berlina nadany w Tczewie 13 marca 1854 roku do kolejowego ambulansu pocztowego kursującego na trasie Gdańsk-Bydgoszcz.


Po zbudowaniu mostów na Wiśle i Nogacie, 12 października 1857 roku uruchomiono linię kolejową Tczew-Malbork-Elbląg-Braniewo-Królewiec.



List wysłany 18 marca 1857 roku z Tczewa do Berlina. Nadany w kolejowym ambulansie pocztowym kursującym na trasie Królewiec-Bydgoszcz. U góry miejsce nadania listu wpisane odręcznie.
(ze zbioru B. Jesionowskiego)

Otwarcie komunikacji kolejowej przyczyniło się też do uruchomienia łączności telegraficznej.

nr. 14/1863 / 11/14/1863

Von der Königl. Eisenbahn-  Telegraphen-Station
 in Drauffen
 Monat November 1863
Drauffen von Braunberg, Culson

Nr	Klasse	Zahl der Worte	Zeit der Aufgabe nach Berliner Zeit.		Dienstliche Zufahrt.
			Uhrm.	Minut. Secund.	
35	5	16	14	9 1/2	

Telegramm.

*Pfarrer Metterneyer
Drauffen*

*Summe und Befehlsgang finden
Alten 10 1/2 Lgr. Bitte myalisch
im Hauptquartier*

Vicar Posa

Telegram poczty pruskiej przesyłany łączami kolejowymi z Bydgoszczy do Tczewa w 1863 roku.
(ze zbioru B.Jesionowskiego)

18 stycznia 1871 roku, dzięki zabiegom kanclerza Ottona von Bismarcka, Wilhelm I zostaje koronowany na cesarza Niemiec - powstaje I Rzesza Niemiecka. 3 maja 1871 roku kończy działalność Północnoniemiecki Związek Pocztowy. Powołana zostaje Poczta Rzeszy Niemieckiej.

28 października 1871 roku zostaje wydana ustawa o organizacji poczty Rzeszy. Z dniem 1 stycznia 1872 roku dotychczas używane znaczki Północnoniemieckiego

Związku Poczтового zostają zastąpione nowymi znaczkami Rzeszy. Na działalność poczty w Tczewie te zmiany nie mają specjalnego wpływu, nadal używane są znaki pocztowe (stemple) odziedziczone po poczcie Królestwa Pruskiego, nie zmienia się też zakres usług.

Zostaje natomiast rozszerzona sieć urzędów pocztowych, w Tczewie zostaje uruchomiony drugi urząd pocztowy na dworcu kolejowym, który otrzymuje nazwę DIR-SCHAU-BAHNHOF.



15 sierpnia 1873 roku uruchomiono nową trasę kolejową z Piły przez Chojnice-Starogard Gdański do Tczewa, skracając połączenie Berlin-Królewiec. Tczew stał się węzłem kolejowym oraz stacją początkową i docelową kolejowych ambulansów pocztowych. W tym czasie kursowały ambulanse pocztowe Berlin-Tczew-Berlin, Bydgoszcz-Tczew-Bydgoszcz, Tczew-Eydtkuhnen-Tczew.



List do Starogardu Gdańskiego przesyłany 19.9.1874 roku ambulansiem Bydgoszcz-Tczew, kurs II.

ZNAKI URZĘDU POCZTOWEGO TCZEW 2

Pierwszym datownikiem (stemplem nadawczym) używanym przez Urząd Poczty na dworcu kolejowym w latach 1874 - 1875 był datownik typu N/s-8 o średnicy 24 mm, wysokość liter w nazwie urzędu 3,2 mm. W tym czasie urząd nosił nazwę DIRSCHAU-BAHNHOF.



Typ N/s-8



Typ N/s-8A



Typ N/s-8D

W 1875 roku zmieniono nazwę urzędu na Urząd Poczty Tczew 2 wprowadzając jednocześnie nowy datownik z wyróżnikiem 2 typu N/s-8A. Średnica datownika 23,5 mm, odległość między gwiazdkami 16 mm, wysokość liter w nazwie urzędu 2,8 mm.

W latach 1890-1899 używano datownik typu N/s-8D o średnicy 26 mm z umieszczonym zamiast gwiazdki z prawej strony wyróżnikiem a .



Ostatnim datownikiem używanym w latach 1899-1920 był typ N/s-9 (rusztowy) o średnicy 25 mm, znany z Urzędu Poczty Tczew 2 z wyróżnikami 2, 2 a, 2 b, 2 c .

Kolejowe ambulanse pocztowe zaczynające lub kończące bieg w Tczewie używały trzech typów stempli.

BROMBERG
5 5 II
DIRSCHAU

N/ks-1

EYDTKUHNEN
7 1 1
DIRSCHAU



N/ks-2



N/ks-2



N/ks-3

Typ N/ks-1 używany do 1889 roku, zawierał w pierwszym wierszu nazwę stacji początkowej, w drugim datę: dzień i miesiąc oraz numer kursu, w trzecim wierszu nazwę stacji końcowej.

Typ N/ks-2, datownik owalny, u góry trasa ambulansu, niżej w trzech wierszach: BAHNPOST / ZUG i numer pociągu / data.

Typ N/ks-3, datownik owalny o formie wydłużonej, segmentowy z poprzeczką, w otoku nazwa ambulansu, niżej napis BAHNPOST / ZUG lub Z i numer pociągu oraz data w jednym wierszu

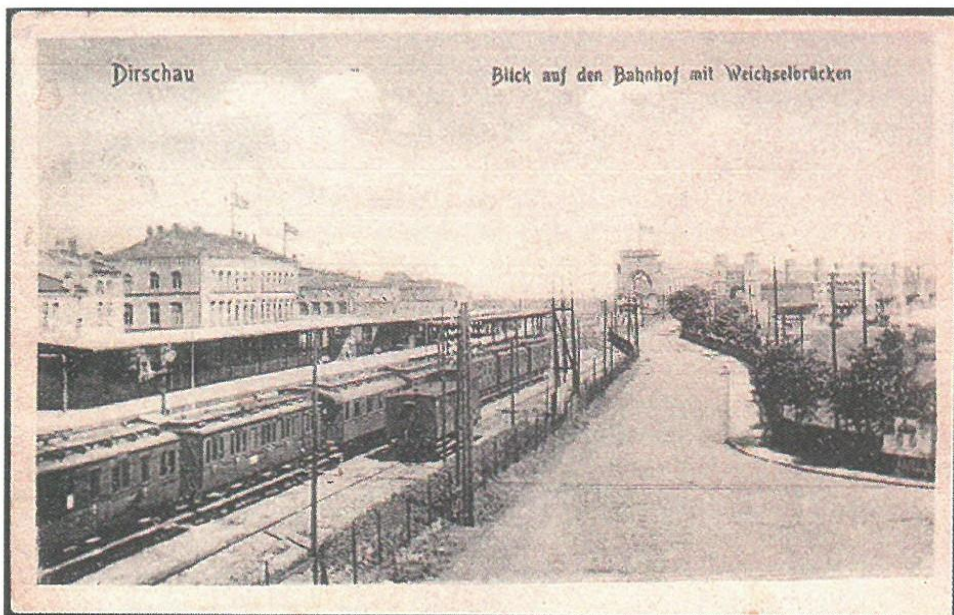
Na podstawie znanych mi przesyłek pocztowych podaję niżej wykaz kolejowych ambulansów pocztowych których trasa zaczynała lub kończyła się w Tczewie, kursujących w latach 1890-1920.

Lp	Data	Nr.amb.	Trasa	Uwagi
1	6.01.1894	89	Tczew - Bydgoszcz	typ SK II
2	27.11.1899	544	Tczew - Gdańsk	
3	15.05.1900	22	Tczew - Gdańsk	
4	12.10.1901	21	Tczew - Gdańsk	
5	4.07.1901	22	Tczew - Nowa Cerkiew	kol.wąskotorowa
6	8.01.1902	545	Tczew - Gdańsk	
7	23.07.1902	373	Tczew - Bydgoszcz	
8	29.03.1904	2	Tczew - Eydtkuhnen	
9	15.11.1904	6	Tczew - Królewiec	
10	18.09.1906	543	Tczew - Gdańsk	
11	1.12.1907	541	Tczew - Gdańsk	
12	11.11.1909	378	Tczew - Bydgoszcz	
13	4.05.1910	382	Tczew - Bydgoszcz	
14	10.11.1910	379	Tczew - Bydgoszcz	
15	22.03.1911	380	Tczew - Bydgoszcz	
16	23.06.1912	549	Tczew - Eydtkuhnen	również 27.06.1914
17	12.08.1896	5	Berlin - Tczew	
18	13.07.1907	301	Berlin - Tczew	
19	3.07.1907	303	Berlin - Tczew	
20	26.02.1916	549	Tczew - Gdańsk	typ SK III



Tczew w sieci pocztowej Rzeszy Niemieckiej, fragment mapy pocztowej z 1900 r.

Szybki rozwój miasta w okolicach dworca kolejowego a szczególnie przemysłu, spowodował zwiększenie potrzeb na usługi pocztowe w tej części miasta. W 1909 roku wraz z rozbudową dworca kolejowego, dla Urzędu Pocztowego Tczew 2 wybudowano nowy budynek pocztowy, istniejący do dzisiaj.



Widok dworca kolejowego. Z lewej strony nowy budynek UP Tczew 2. Stan z 1910 roku.

POCZTA W TCZEWIE W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM.

30 stycznia 1920 roku do Tczewa wkroczyły oddziały gen. Józefa Hallera spełniając postanowienia Traktatu Wersalskiego o przyłączeniu Pomorza do Polski. Utworzenie na mocy tego samego traktatu Wolnego Miasta Gdańska, do którego przyłączono całe Żuławy Wiślane, spowodowało że Tczew stał się miastem nadgranicznym.

Przejęte przez władze polskie Urzędy Pocztowe zachowały swoją dotychczasową numerację, i tak Urząd Pocztowy na dworcu kolejowym otrzymał oficjalną nazwę:

URZĄD POCZTOWY TCZEW 2

Przełożenie poczt ruchomych. Dworzec Główny.

Naczelnikiem został Robert Haberlan , zastępcą Tomasz Michalski

Przełożeniu poczt ruchomych podlegały w okresie międzywojennym (1920-1939) kolejowe ambulanse pocztowe:

- Nr 229 Tczew-Bydgoszcz kursujący od 1.04.22 do 27.05.23 i 1.06.24 do 4.06.25,
 Nr 232 Tczew-Chojnice - 1.04.22 do 14.05.32 i 15.05.33 do 19.05.34,
 Nr 233 Tczew-Chojnice - 1.04.22 do 14.05.32 i 15.05.33 do 19.05.34,
 Nr 234 Tczew-Luzino - 1.04.22 do 27.05.23,
 Nr 234 Tczew-Wejherowo - 28.05.23 do 4.06.25,
 Nr 234 Tczew-Strzebielino - 5.06.25 do 14.05.27,
 Nr 234 Tczew-Puck - 15.05.27 do 15.05.28,
 Nr 235 Tczew-Puck - 5.06.25 do 4.06.26,
 Nr 235 Tczew-Hel - 15.05.26 do 14.05.28,
 Nr 235 Gdynia-Hel - 15.05.28 do 14.05.32,
 Nr 236 Tczew-Wejherowo - 28.05.23 do 4.06.25,
 Nr 236 Tczew-Strzebielino - 5.06.25 do 14.05.32,
 Nr 501 Tczew-Puck - 1.04.22 do 27.05.23,
 Nr 503 Tczew-Hel - 15.05.31 do 14.05.32,
 Nr 503 Tczew-Puck - 1.05.31 do 14.05.32,

W Tczewie kończyły też bieg kolejowe ambulanse pocztowe których przełożenstwo znajdowało się w innych miastach, których nazwy umieszczone są na pierwszym miejscu:

- Nr 5 Warszawa-Tczew kursujący od 28.05.23 do 4.06.25 i 15.05.27 do 14.05.28,
 Nr 15 Warszawa-Tczew - 28.05.23 do 31.05.24 i 5.06.25 do 14.05.28,
 Nr 125 Warszawa-Tczew - 28.05.23 do 14.05.27,
 Nr 202 Poznań-Tczew - 1.04.22 do 31.05.24 i 5.06.25 do 14.05.28
 Nr 230 Toruń-Tczew - 28.05.23 do 14.05.33,
 Nr 231 Bydgoszcz-Tczew - 22.05.37 do 1.09.39,
 Nr 232 Tczew-Chojnice - 15.05.32 do 14.05.33 (przełożenstwo Toruń),
 Nr 232 Chojnice-Tczew - 15.05.35 do 1.09.39,
 Nr 233 Tczew-Chojnice - 15.05.32 do 14.05.33 (przełożenstwo Toruń),

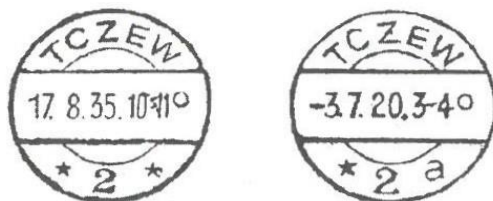


List do Wilna z odbitym dodatkowym stemplem propagandowym wystany 31 października 1936 z UP Tczew 2.

ZNAKI URZĘDU POCZTOWEGO TCZEW 2.

Datowniki (stemple nadawczo-odbiorcze).

Pierwsze datowniki typu P/s-1 używane przez Urząd Pocztowy Tczew 2 zostały przerobione z niemieckich typu N/s-9, zmieniono nazwę na polską oraz usunięto pionowe kreski tzw.ruszt.



Typ P/s-1

Znane są z wyróżnikami 2 , 2 a , 2 b , używane były w latach 1920 - 1938.

W 1925 roku wprowadzono do użytkowania polskie datowniki typu P/s-2 charakteryzujące się większą średnicą. Występowały w wielu odmianach różniących się szczegółami. Najważniejsze różnice pozwalające je wyróżnić podaję niżej w tabeli. Wymiary podano w milimetrach z dokładnością do 1/2 mm.



P/s-2

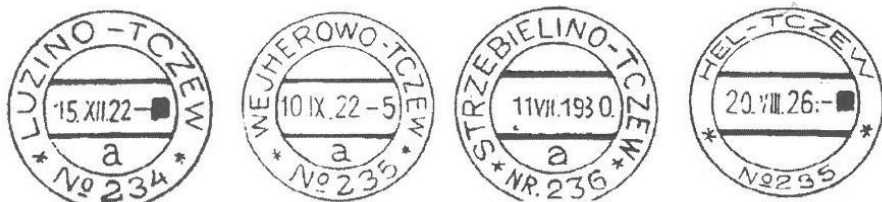


P/s-3

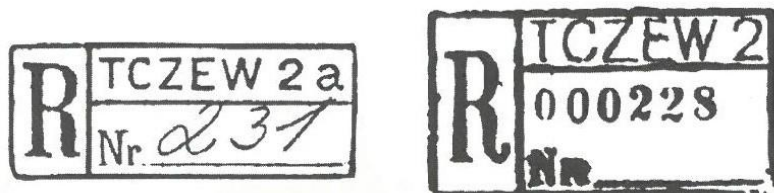
typ	wyróżnik	średnica zewnętrzna	średnica wewnętrzna	wysokość mostka	wysokość liter	długość kątowna nazwy UP
P/s-2	c	27		10	3	
P/s-2	* a *	27	18,5	9,5	3	90°
P/s-2	* c *	28	18	10	2,5	110°
P/s-2	* c *	29,5	21	10,5	2,5	90°
P/s-3	* a *	28,5	20,5	10	2,5	110°
P/s-3	* c *	28,5	20,5	10	2,5	110°
P/s-2	b	31	21	11	3	90°

Poza wyżej wymienionymi datownikami, inni autorzy wykazują istnienie datowników typu P/s-2: z wyróżnikiem b, * a *, * c * -średnica 29 mm, wyróżnikiem * c * -średnica 27 mm, oraz typu P/s-3: z wyróżnikami b -średnica 31 mm, c -średnica 30 mm, d -średnica 32 mm.

Podlegające Przełożeniu poczt ruchomych, kolejowe ambulanse pocztowe używały datowniki typu P/ks-3 znanych w kilku odmianach.

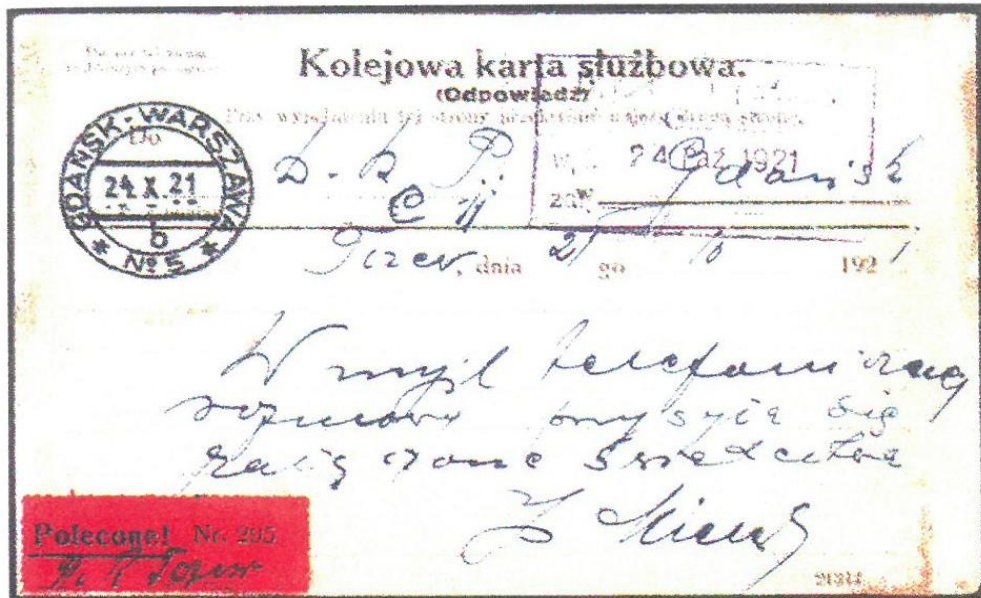


Znaki Polecenia



W okresie międzywojennym UP Tczew 2 używał dwa typy stempli polecenia, typ P/rs-1 o wymiarach 15 x 38 mm z wyróżnikiem a i b, oraz typ P/rs-2 wprowadzony w drugiej połowie lat 30-tych o wymiarach 26 x 41 mm.

Znana jest też nalepka w kolorze czerwonym i czarnymi napisami Polecone ! Nr. 285 z ręczną adnoracją niżej UR Tczew użyta na Kolejowej karcie służbowej wysłanej przez Urząd Ruchu w Tczewie do DKP w Gdańsku 24 października 1921 roku.



Znaki poczty peronowej.

W 1934 r. uruchomiono pocztę peronową, która sprzedawane podróżnym kartki pocztowe opatrywała stemplem o treści POCZTA PERONOWA TCZEW i wymiarach 3,5 x 52 mm.

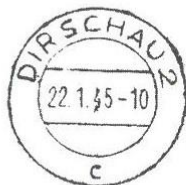


Na przyjmowanych do wysłania przesyłkach pracownik obsługujący pocztę peronową odbijał specjalnie dla tej poczty przygotowany datownik typu P/s-2 o średnicy 23,5 mm z wyróżnikiem a.

POCZTA PODCZAS OKUPACJI NIEMIECKIEJ 1939 - 1945 ZNAKI URZĘDU POCZTOWEGO TCZEW 2.

Datowniki (stemple nadawczo-odbiorcze).

W latach 1939-1945 UP Tczew 2 używał datowniki typu O/s-1 o średnicy 28,5 mm z wyróżnikami c, d.

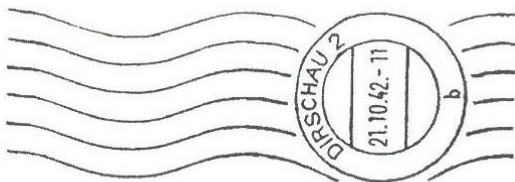


c



d

Typ O/s-1



b

Typ O/s-2

Typ O/s-2, wirnik z datownikiem dwuobrózkowym o średnicy 28 mm z sześcioma równoległymi liniami falistymi o łącznej szerokości 24 mm, długość wirnika w rozwinięciu 84,5 mm, wyróżnik b.

Po przyłączeniu Pomorza Gdańskiego do III Rzeszy Niemieckiej przy urzędzie pocztowym Tczew 2 (Dirschau 2) utworzono Urząd poczt Kolejowych Nr 11, któremu podlegały kolejowe ambulanse pocztowe kursujące na tym terenie.



Typ O/sk-1



a

Typ O/sk-2

W latach 1940-1942 kolejowe ambulanse pocztowe używały dwuwierszowe stemple typu O/sk-1 z oznaczeniem trasy w pierwszym wierszu i numerem ambulansu w drugim. W 1942 r wprowadzono nowy typ O/sk-2, były to owalne stemple o wymiarach 41 x 28 mm.

Pomocnicze znaki pocztowe.



Nalepka używana przez Urząd Poczt Kolejowych Nr 11.

Znaki polecenia



List polecony wysłany z Tczewa do Gdańska 21.10.1942 roku, nalepka polecenia typu O/m-2.
(ze zbioru J.Morawskiego)

Jerzy Neubauer

LITERATURA.

- Brzozowski B., „Stemple pocztowe Wielkopolski i Pomorza w latach 1919-1939”,
Zarząd Główny PZF
- Hadaś E., „Dzieje i działalność poczty w Gdańsku na tle historii miasta do 1871 r.”
- Hardt R., „Przy żelaznym szlaku” - Kociewski Magazyn Regionalny, Nr 3 (1988)
- Hardt R., „Z żelaza uplecione” - Kociewski Magazyn Regionalny, Nr 7 (1989)
- Jankowski K.P., „Spis pocztowych ambulansów kolejowych Rzeczypospolitej Pol-
skiej 1921-1939” Biuletyn Klubu Zainteresowań „Kolejnictwo”.
- Morawski K., Morawski J., „Stemple i pieczęcie polskich urzędów pocztowych w
Wolnym Mieście Gdańsku 1920-1939”, Gdańsk 1992.

Czasopisma:

- „Filatelista” roczniki 1956-2001,
ŁBF i HBBF roczniki 1970-2001.



Zespół Szkół Kolejowych im. Alfonsa Runowskiego w Tczewie (1977 - 2002)

1. Stan organizacyjny placówki

Szkolnictwo kolejowe w Tczewie ma już kilkudziesięcioletnią tradycją. Od 1946 roku przyszli kolejarze zdobywali wiedzę w Publicznej Średniej Szkole Zawodowej, a następnie w Zasadniczej Szkole Zawodowej Doksztalcającej. Przez wiele lat środowisko kolejarzkie zabiegało u władz oświatowych i resortowych o utworzenie placówki kolejowej, coraz większe były bowiem potrzeby kadrowe w przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe. Stało się to faktem **1 września 1977 roku**. Powstała wówczas **Zasadnicza Szkoła Zawodowa Przyzakładowa Lokomotywowni PKP Zajączkowo Tczewskie** z siedzibą w Tczewie.

Pierwszym dyrektorem szkoły został mgr Stanisław Wilimberg. Przyszli kolejarze zaczęli zdobywać kwalifikacje w zawodach: operator ruchowo - przewozowy kolei i mechanik urządzeń kolejowych.

W budynku szkoły funkcjonowała też tczewska filia **Zaocznego Technikum Kolejowego w Bydgoszczy**. Podwyższało w niej swoje kwalifikacje około 150 kolejarzy głównie absolwentów Zasadniczej Szkoły Zawodowej w następujących specjalnościach: ruch i przewozy kolejowe, eksploatacja i naprawa taboru kolejowego, eksploatacja i naprawa spalinowych pojazdów trakcyjnych oraz trakcja elektryczna.

Z dniem 1 września 1983 roku utworzono **Technikum Kolejowe Ministerstwa Komunikacji**, które zaczęło kształcić techników transportu w specjalnościach: ruch i przewozy kolejowe oraz automatyka sterowania ruchem kolejowym.

W 1984 roku w wyniku zmian organizacyjnych szkoła stała się jednostką samodzielną i zaczęła funkcjonować jako **Zasadnicza Szkoła Zawodowa PKP i Technikum Kolejowe Ministerstwa Komunikacji w Tczewie**. Podlegała Dyrekcji Generalnej PKP w Warszawie.

W drugiej połowie lat osiemdziesiątych i na początku dziewięćdziesiątych tczewska placówka kolejowa zaczęła wychodzić naprzeciw coraz większym potrzebom PKP tworząc nowe zawody i specjalności. W tym czasie kształcono uczniów w **Zasadniczej Szkole Zawodowej PKP** w zawodach: operator ruchowo-przewozowy kolei, mechanik urządzeń kolejowych, elektromonter taboru szynowego, elektromonter trakcji elektrycznej, elektromechanik urządzeń sterowania ruchem kolejowym, murarz, blacharz - dekarz, monter nawierzchni kolejowej i mechanik pojazdów sa-

mochodowych oraz w **Technikum Kolejowym** w specjalnościach: ruch i przewozy kolejowe, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, drogi i mosty kolejowe, drogi i mosty kołowe, maszyny i urządzenia drogowe, telekomunikacja kolejowa. Naukę pobierało w tym czasie każdego roku około 450 - 500 uczniów.

W 1988 roku szkoła otrzymała sztandar oraz imię bohaterskiego polskiego kolejarza Alfonsa Runowskiego, który zamordowany został w dniu 1 września 1939 roku podczas pełnienia obowiązków służbowych na stacji w Szymankowie.

W 1993 roku nastąpiły kolejne zmiany organizacyjne. Organem prowadzącym zostało **Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej**, a placówka zaczęła funkcjonować najpierw jako **Zasadnicza Szkoła Zawodowa i Technikum Kolejowe** (od 1 września 1993), a następnie pod szyldem **Zespołu Szkół Kolejowych im. Alfonsa Runowskiego w Tczewie** (od 6 grudnia 1993 roku). Od tego czasu w strukturze organizacyjnej Zespołu Szkół Kolejowych funkcjonowały **Technikum Kolejowe i Zasadnicza Szkoła Kolejowa**.

Od 1 stycznia 1999 roku **Zespół Szkół Kolejowych w Tczewie** podlega **Starostwu Powiatowemu w Tczewie**. Zaczęły się zmiany w strukturze kształcenia, wynikające z reformy edukacji i potrzeb lokalnego rynku pracy.

Dzisiaj po dwudziestu pięciu latach funkcjonowania tej specjalistycznej placówki oświatowej młodzież kształci się na poziomie szkoły średniej w: **Technikum Kolejowym** w zawodach: technik budownictwa, technik elektryk, technik mechanik, technik telekomunikacji, technik transportu kolejowego i technik elektronik oraz w **Szkołe Zasadniczej** w zawodzie monter elektronik. Z dniem 1 września 2001 roku w Zespole Szkół Kolejowych w Tczewie utworzona została **Szkoła Policealna dla Dorosłych** (wieczorowa) kształcąca w zawodach: technik elektronik i technik telekomunikacji. Naukę podjęło w niej ponad 60 słuchaczy. Łącznie w roku srebrnego jubileuszu naukę pobiera około 400 uczniów.

2. Kadra szkoły

Realizacja celów dydaktyczno - wychowawczych szkoły zawodowej usiłującej sprostać wymaganiom nowoczesnej oświaty i kolejnictwa wymaga kadry o wysokich kwalifikacjach. Niezbędne są umiejętności intelektualne, wiedza teoretyczna i do-





świadczenia praktyczne. Pożądanym jest również korzystny układ osobowościowy niezbędny do realizacji zadań jakie każdego roku stoją przed każdą placówką oświatową.

W okresie 25 - letniego funkcjonowania szkoły jej dyrektorami byli: mgr Stanisław Wilimberg (1977-1987), mgr Roman Milczewski (1987 - 1995) i mgr Kazimierz Ickiewicz, kierujący placówką od 1995 roku do dnia dzisiejszego.

Stanowiska wicedyrektorów szkoły zajmowali w kolejności: mgr Kazimierz Ickiewicz (1982-1984), mgr Mieczysław Smyk (1984-1985), mgr Barbara Borzyszkowska (1985-1987), mgr Maria Guzińska (1987-1989), mgr Kazimierz Ickiewicz (1988-1995), mgr Barbara Borzyszkowska (1995-1999) i mgr Czesław Roczyński (1999 - nadal).

Za praktyczną naukę zawodu odpowiedzialni byli kierownicy Warsztatów Szkolnych: Kazimierz Kamiński (1977-1978), Franciszek Bedra (1978-1982), Henryk Nitza (1982-1994), mgr Czesław Roczyński (1994-1999) i mgr inż. Adam Kwaśniewski (1999 - nadal).

Ważnym osiągnięciem Zespołu Szkół Kolejowych w Tczewie w minionym 25-leciu był dobór wykwalifikowanej i ofiarnej kadry pedagogicznej. Wszyscy nauczyciele etatowi uczący przedmiotów teoretycznych mają wykształcenie wyższe magisterskie z przygotowaniem pedagogicznym. Nauczyciele zatrudnieni w niepełnym wymiarze godzin są specjalistami często wąskich dziedzin. Wszyscy nauczają przedmiotów zgodnie z kierunkiem wykształcenia. Posiadają wykształcenie wyższe - magisterskie lub zawodowe. Każdy nauczyciel posiada kwalifikacje pedagogiczne, a wielu systematycznie podwyższało swoją wiedzę, zarówno pedagogiczną jak i zawodową.

O wysoki poziom dydaktyczny dbają nauczyciele skupieni w zespołach przedmiotowych. W roku szkolnym 2001/2002 są to zespoły: **przedmiotów humanistycznych** (mgr Grażyna Szczepańska - przewodnicząca oraz mgr Helena Bułhakow, mgr Anna Zołoteńko, mgr Romana Smaglińska, mgr Beata Podolska, mgr Krzysztof Zieliński, mgr Irena Opala, mgr Kazimierz Ickiewicz, mgr Dorota Kościjańczuk i mgr Lidia Barej - członkowie); **przedmiotów matematyczno-fizyczno-chemicznych** (mgr Małgorzata Wojcicka- przewodnicząca, oraz mgr Barbara Borzyszkowska, mgr inż. Irena Kloska, mgr Jolanta Chamska i mgr Ewa Solska - członkowie); **przedmiotów mecha-**



nicznych i zajęć praktycznych (mgr inż. Adam Kawaśniewski i mgr inż. Eugeniusz Dudziński - współprzewodniczący oraz Kazimierz Liczywek, Krzysztof Torlop, Jerzy Reszka, Henryk Nitza, mgr inż. Zbigniew Winczewski, mgr Aleksander Zwoliński - członkowie); **przedmiotów ruchowo-handlowych** (mgr Eugeniusz Prabucki - przewodniczący oraz inż. Jerzy Dunst, mgr Benedykt Plotta, Zygmunt Radziszewski, mgr Elżbieta Cisewska - członkowie); **przedmiotów elektrycznych, automatyki i telekomunikacji** (mgr inż. Iwona Smoter - przewodnicząca oraz mgr Czesław Roczyński, inż. Zbigniew Serafin, mgr inż. Tadeusz Knuta, inż. Stefan Mrozek, mgr inż. Zenon Ody, mgr Andrzej Szulc, inż. Ryszard Targan, mgr inż. Alina Łozowicka - członkowie); **przedmiotów drogowo-mostowych i budowlanych** (mgr inż. Grażyna Szałańska- przewodnicząca oraz mgr inż. Ryszard Hardt, mgr inż. Piotr Rumiński, mgr inż. Anna Kalinowska, inż. Jan Pawłowski, inż. Dariusz Grocholewski, inż. Stanisław Brzuszkiewicz - członkowie); **przedmiotów sportowo-obronnych** (mgr Leszek Różycki - przewodniczący oraz mgr Eugeniusz Markowicz, mgr Kazimierz Piernicki, mgr Romuald Szałański - członkowie). Katechetami szkolnymi są: ks. mgr Mariusz Stalka i ks. mgr Tomasz Osmalek

Szkoła nie mogłaby funkcjonować bez rzetelnego wysiłku pracowników administracji i obsługi. W roku jubileuszu administrację szkoły tworzą: mgr Genowefa Wohlbrecht - główna księgowa, Wiesława Paluch - sekretarz szkoły, mgr Bogdana Noch - specjalista ds. gospodarczych, Lidia Borcowska - specjalista ds. finansowych i Hanna Chlewińska - specjalista ds. kadrowych. Pracownikami obsługi szkoły zatrudnionymi w pełnym wymiarze etatowym są: dwaj woźni - konserwatorzy: Stanisław Noga i Roman Wohlbrecht, dwaj konserwatorzy - dozorczy - palacze co: Mariusz Krzemiński i Bernard Litwin oraz pięć sprzątaczek: Bożena Baran, Krystyna Litwin, Urszula Speizer, Grażyna Kaleta i Małgorzata Murawska.



W szkole zatrudnionych jest 18 nauczycieli etatowych i 32 w niepełnym wymiarze czasu pracy, 5 pracowników administracji i 9 obsługi szkoły.

Kierownictwo szkoły stanowią: mgr Kazimierz Ickiewicz - dyrektor, mgr Czesław Roczyński - wicedyrektor ds. dydaktyczno-wychowawczych, mgr inż. Adam Kwaśniewski - kierownik warsztatów . Pedagogiem szkolnym jest mgr Jolanta Chamska.

3. Baza dydaktyczna szkoły

Skuteczność pracy dydaktyczno-wychowawczej w szkole zawodowej zależy od wielu czynników składających się na proces kształcenia. Oprócz czynnika ludzkiego (nauczyciele - uczniowie) ważną rolę odgrywają: baza dydaktyczna szkoły i programy nauczania.



Zespół Szkół Kolejowych w Tczewie, od momentu utworzenia zajmuje budynki przy Pl. św. Grzegorza 5 (na tczewskiej Starówce) będące własnością Skarbu Państwa. Szkoła posiada w tym miejscu 11 sal lekcyjnych i małą świetlicę, gabinet pielęgniarki oraz pomieszczenia administracyjne.

Drugi obiekt - Warsztaty Szkolne - znajduje się przy ulicy Warsztatowej 5. Odbywają się tu zajęcia praktyczne w zakresie obróbki ręcznej, obróbki mechanicznej, kuźni i spawalni oraz narzędziowni. W obiekcie przy ul. Warsztatowej 5 znajduje się też: sala gimnastyczna, siłownia, biblioteka szkolna, pracownie specjalistyczne (komputerowa, elektryczna, technik lutowniczych i urządzeń sterowania ruchem kolejowym), dwie sale lekcyjne,

świetlica z zapleczem kuchennym, szatnie i umywalnie. Praktyki zawodowe uczniów Zespołu Szkół Kolejowych odbywają się poza Warsztatami Szkolnymi w zależności od zawodu, w którym się kształcą tj. w Zakładzie Infrastruktury Kolejowej w Gdańsku, w Zakładzie Napraw Infrastruktury w Gdańsku, w Zakładzie Przewozów Towarowych „Cargo” w Gdyni, w Flextronics International Poland i Metrix S.A. w Tczewie.

Rozwojowi szkoły przez cały czas towarzyszy modernizacja i rozbudowa bazy dydaktycznej. Co kilka lat przeprowadzane są remonty budynków szkolnych. Wymieniono stolarkę okienną, drzwi wejściowe, sanitariaty, przewody energetyczne. Dokonano remontu dachu, kominów wentylacyjnych i spalinowych, założono centralę telefoniczną i radiowęzeł szkolny. Uruchomiono świetlicę szkolną. W drugiej połowie lat osiemdziesiątych przeprowadzony został remont budynku warsztatów szkolnych. Systematycznie poprawiane są warunki pracy i nauki. W 1999 roku oddano do użytku młodzieży salę gimnastyczną, a w 2000 roku - siłownię. Nastąpiła też kolejna modernizacja Warsztatów szkolnych. Od października 2001 roku działa nowa ekologiczna kotłownia olejowa.

Nauczycielom, pracownikom i uczniom marzy się jednak nowa szkoła na miarę XXI wieku.

4. Działalność dydaktyczno-wychowawcza

Szkoły zawodowe mają nie tylko uczyć zawodu, ale również wychowywać i rozwijać wszechstronne zainteresowania uczniów. Dyrekcja szkoły i nauczyciele starają się zapewnić młodzieży jak najkorzystniejsze warunki do rozwijania jej zainteresowań w ramach zajęć pozalekcyjnych.

Chlubną tradycję miał Zespół Pieśni i Tańca „Kolejarz”, który przez około 20 lat

tworzyli uczniowie Zespołu Szkół Kolejowych w Tczewie. Stanowił on ważne ogniwo w pracy dydaktyczno-wychowawczej szkoły, symbolizując te wartości, które wyrażają umiłowanie zawodu kolejarskiego i regionu pomorskiego. W latach 1979-1996 istniała w szkole Izba Tradycji, w której gromadzono zbiory dotyczące czasów II wojny światowej i okupacji w Tczewie. Od 1996 roku ekspozyty znalazły miejsce w sali historii. Najcenniejszym jest sztandar Polskiego Związku Kolejowców - Koła w Tczewie z 1928 roku.

W ciągu 25 lat istnienia Zespołu Szkół Kolejowych w Tczewie prowadzone były różnorodne zajęcia pozalekcyjne. W placówce funkcjonowały koła zainteresowań: Przyjaciół Teatru i Miłośników Teatru Telewizji, Polonistyczne, Turystyczne, Wiedzy o Regionie, Historyczne, Biblijne, Matematyczne, Fizyczne, Informatyczne, Sportowe, Strzeleckie i Techniczne.

Z okazji 20-lecia placówki ukazała się publikacja okolicznościowa pt. „W służbie oświaty i kolejnictwa. XX - lecie Zespołu Szkół Kolejowych im. Alfonsa Runowskiego w Tczewie (1977 - 1997)”

W Warsztatach Szkolnych wykonany został w 2000 roku model historycznego mostu tczewskiego ekspozycyjny przez kilka miesięcy w Muzeum Techniki w Warszawie. Obecnie znajduje się w Muzeum Wisły w Tczewie.

Młodzież Zespołu Szkół Kolejowych odnosi sukcesy w wielu zawodach sportowych, sportowo-obronnych, konkursach przedmiotowych i olimpiadach na szczeblu miejskim, powiatowym i wojewódzkim. W 2001 roku szkoła uzyskała wyróżnienie specjalne w I Ogólnopolskim Konkursie na Encyklopedię Szkolną zorganizowanym przez Państwowe Wydawnictwo Naukowe w Warszawie, a w plebiscycie „Dziennika Bałtyckiego” uznana została za najbardziej przyjazną szkołę ponadpodstawową w Powiecie Tczewskim.

Szkoła jest organizatorem Mistrzostw Polski w Biegach Przełajowych Szkół Kolejowych i Transportowych oraz Międzyszkolnego Konkursu Historycznego - Zabytki Powiatu Tczewskiego.

Społeczność uczniowska działa w Samorządzie Szkolnym. W szkole funkcjonuje też: Liga Obrony Kraju i Polski Czerwony Krzyż.



Ważne wydarzenia dotyczące życia Zespołu Szkół Kolejowych im. Alfonsa Runowskiego rejestrowane są w kronice szkolnej.

W ciągu 25 lat istnienia (1977-2002) Zespół Szkół Kolejowych w Tczewie wykształcił 2.695 absolwentów. Technikum Kolejowe ukończyło 779 osób, uzyskując kwalifikacje techników: transportu, transportu kolejowego, budownictwa, elektryków, mechaników i telekomunikacji. Absolwentami Zasadniczej Szkoły Kolejowej jest 1.916 osób w zawodach: operator ruchowo-przewozowy kolei, mechanik urządzeń kolejowych, elektromonter trakcji elektrycznej, elektromonter taboru szynowego, elektromechanik urządzeń sterowania ruchem kolejowym, murarz, blacharz-dekarz, monter nawierzchni kolejowej i mechanik pojazdów samochodowych. Wielu absolwentów Technikum Kolejowego kontynuowało i ukończyło studia w wyższych uczelniach. Wielu pełni odpowiedzialne funkcje w kolejnictwie.

W okresie 25-lecia w działalności na rzecz poprawy warunków i wyników pracy placówki mają swój udział kolejne organy prowadzące: Dyrekcja Generalna PKP, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej w Warszawie i Starostwo Powiatowe w Tczewie. O obliczu szkoły decydują nauczyciele i pracownicy oraz uczniowie i ich rodzice.

Osiągnięcia szkoły dowodzą, że placówka obchodząca 2002 roku swoje 25-lecie na trwałe wpisała się w strukturę szkolnictwa kolejowego w Polsce i ponadpodstawowego w Powiecie Tczewskim

5. Zmiany ku przyszłości

W ramach drugiego etapu reformy oświaty Zespół Szkół Kolejowych w Tczewie zamierza w roku szkolnym 2002/2003 uruchomić dla absolwentów gimnazjów:

- **LICEUM PROFILOWANE - w profilach: elektronicznym i transportowo-spedycyjnym**
- **ZASADNICZĄ SZKOŁĘ ZAWODOWĄ - w zawodzie: monter elektronik**

Ponadto prowadzony będzie też nabór do:

- **SZKOŁY POLICEALNEJ dla DOROSŁYCH - w zawodach: technik elektronik i technik telekomunikacji**

Obrane kierunki kształcenia wynikają z dotychczasowego doświadczenia, nawiązanej współpracy z Flextronics International Poland, Mertix S.A. oraz sytuacji na lokalnym rynku pracy (rozwój Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej).

Na podstawie uchwały Rady Powiatu Tczewskiego Nr XXXII/186/2002 z dnia 19 lutego 2002 roku od 1 września 2002 roku dotychczasowy Zespół Szkół Kolejowych funkcjonować będzie jako Zespół Szkół Technicznych i Transportowych im. Alfonsa Runowskiego w Tczewie.

Kazimierz Ickiewicz



80 lat Kolejowego Klubu Sportowego „Unia” w Tczewie

Kolejowy Klub Sportowy „Unia” w Tczewie, najstarszy na Wybrzeżu gdańskim (poza rówieśniczką „Gedanią”), w tym roku obchodzi jubileusz 80-lecia swojej działalności.

„Unia” powstała w listopadzie 1922 roku, jako Klub robotniczy, i nosiła w tym czasie nazwę **TKS** – czyli **Tczewski Klub Sportowy**. Do założycieli **TKS** należeli między innymi członkowie Zarządu: **Władysław Klos, Kazimierz Zieliński, Alojzy Szymański**, oraz piłkarze: **Franciszek i Brunon Klos, Jan Wohlert, Brunon Grenz, Artur i Paweł Pietruszyńscy** i inni.

Dwa lata później na rocznym zebraniu podjęto uchwałę o dodaniu do nazwy **TKS** symboliczną nazwę **“OLIMPIA”**. Wybrano nowy Zarząd, którego prezesem został Pan **Kempski**, wiceprezesem **Franciszek Winter**, doradcą sportowym **Teofil Kruczkowski**, a kierownikiem drużyn piłkarskich Pan **Palichleb**. Działaczami **TKS “Unia”** w tym czasie byli również: **Szczepiński, Wróblewski, Sas, Artur Matern, Jan Krzyszkowski, Feliks Czechowski, Adam Jastrzębski, Wiktor Szopiński, Bob Szajba, Feliks Czekanowski**.

Do drużyn piłkarskich jednosekcyjnego Klubu Sportowego **TKS “Olimpia”** należeli wyżej już wymienieni piłkarze oraz: **Edmund Zieliński, Alfons Czarnecki, Korint, Franciszek Labuda**, którego syn **Henryk** po II wojnie światowej bronił w bramce barw **“Unii”**, **Brunon i Edmund Gdąńcowie, Kosznik, Paweł Schoneberg**, dwaj bracia **Wałaszewscy, Franciszek Samborski, Jan Jurczyński, Paweł Juchciński, Józef Meyna, Robert Krik** i wielu wielu innych.

Przed II wojną światową piłkarze **TKS “Olimpia”** należeli do czołówki piłkarskiej Pomorza, uczestnicząc w rozgrywkach Klasy **“A”**, spotykając się między innymi z **“Ruchem”** Chorzów. Wyższą grupę rozgrywek stanowiła wówczas już tylko liga państwowa.

Stadion sportowy **TKS “Olimpia”** znajdował się wówczas na terenach dzisiejszej ulicy Elżbiety. Teren ten został zabudowany przez Niemców w czasie okupacji.

TKS “Olimpia” była jednosekcyjnym Klubem piłkarskim

Po II wojnie światowej Klub został reaktywowany w czerwcu 1945 roku i przyjął nazwę **Kolejowy Klub Sportowy “Unia” Tczew**, przejmując tradycje swojego poprzednika **TKS “OLIMPIA”**.

Pierwszym Prezesem odrodzonej **“Unii”** został **Tadeusz Drażkowski**, a kolejno

prezesowali jej: **Józef Dziadecki**, **Jan Korzyszkowski**, **Zygmunt Gędziorowski**, **Henryk Dzieciolowski**, **Artur Matern**, **Wacław Niemunis**, **Jan Stachowiak** (od 1968 do 1992 roku), **Edward Winiarz**, a w roku jubileuszowym **Jacek Prętki**.

Po II wojnie światowej "**Unia**" rozrosła się do Klubu wielosekcyjnego, w którym działało w różnym okresie czasu 11 sekcji. Były to sekcje: piłki nożnej, wioślarska, bokserska, gier sportowych, lekkoatletyczna, tenisa stołowego, koszykówki, siatkówki, gimnastyczna, hokeja na lodzie i łyżwiarska.

Już w czerwcu 1945 roku, nowo skompletowana pierwsza drużyna sekcji piłki nożnej zaczęła swoje rozgrywki o wejście do Klasy "A", mając w zapleczu drużyny rezerwy i juniorów. Po wywalczeniu awansu pierwszy zespół "**Unii**" uczestniczy w rozgrywkach Klasy "A" nieprzerwanie do roku 1956, to jest do czasu utworzenia Ligi Okręgowej. W Lidze Okręgowej kontynuuje rozgrywki przez 13 lat. W roku 1969 wywalczył awans do Ligi Międzywojewódzkiej, z której po roku spada do Ligi Okręgowej, a w rok później do Klasy "A", by po roku powrócić do Ligi Okręgowej. Był to piękny prezent zawodników i działaczy dla sympatyków Klubu na jego 50-lecie, które obchodzono w 1972 roku.

W sezonie 1972/73 pierwszy zespół spada z Ligi Okręgowej do Klasy "A" na długie 14 lat, by ponownie awansować w roku 1987 do Ligi Okręgowej i pozostając w niej przez dwa sezony. Po kolejnej degradacji do Klasy "A" uczestniczy w jej rozgrywkach przez cztery sezony, by w 1993 roku spaść do Klasy "B", kontynuując w niej rozgrywki przez 3 sezony. W roku 1996 piłkarze wywalczyli awans do Klasy "A", a w rok później, to jest w roku jubileuszu 75-lecia Klubu, awansują do Ligi Okręgowej.

Wspomnieć w tym miejscu wypada o wieloletnich działaczach i szkoleniowcach zespołów piłkarskich z tamtych lat, między innymi o: **Brunonie Kowalskim** - u którego tuż po wojnie, w warsztacie stolarskim mieściło się improwizowane biuro Klubu, **Mieczysławie Chrzanowskim** - kierowniku sekcji piłki nożnej, **Kazimierzu Błażejewskim** - sekretarzu sekcji piłki nożnej oraz instruktorach piłkarskich, **Alfonse Kruży** i **Eugeniuszu Dejniu**.

Pod koniec lat sześćdziesiątych stan posiadania sekcji sportowych w **KKS "Unia"** zmalał do czterech. Poza piłkarzami pozostali jeszcze: wioślarze, koszykarze i gimnastycy.

Wioślarze "**Unii**", byli w czołówce kraju, zwyciężali w różnych zawodach krajowych i zagranicznych. Warto wspomnieć sportową rodzinę wioślarską, **Lemke**: ojca **Alberta** i trzech synów, **Józefa**, **Zygmunta** i **Ryszarda**, oraz pięć córek: **Lilę** (**Haase**), **Gabrielę** (**Godzina**), **Krystynę** (**Nehring**), **Teresę** (**Rygielska**) i **Danutę** (**Malkowską**). Od wielu lat sekcja wioślarska uczestniczy tylko w niektórych regatach okręgowych i krajowych, a jej wyniki są znacznie słabsze od tych sprzed 20 lat.

Rodzinne koligacje miała także sekcja koszykówki reaktywowana w roku 1969. Wzniosła się ona na poziom Ligi Międzywojewódzkiej już w latach, kiedy jej kierownikiem był **Henryk Lemka**, a trenerem i zawodnikiem jego syn **Adam**. Pod koniec lat osiemdziesiątych kierownikiem sekcji został **Zbigniew Brucki** a trenerem

Adam Kamiński. Pod ich opieką sekcja utrzymywała czołową pozycję w Lidze Międzywojewódzkiej, z której awansowała do II Ligi, a w sezonie 1995/96 walczyła o wejście do I Ligi. Awansu nie wywalczyła, gdyż na finiszu zabrakło jej jednego punktu do osiągnięcia upragnionego celu.

KKS "Unia", był jednym z czterech klubów w województwie gdańskim, który posiadał sekcję gimnastyczną. Prowadził ją **Antoni Draga**, a następnie **Czesław Myszka**. Trenerami jej byli: były bokser "Unii" **Jan Lemański** i **Czesław Myszka**.

Z powodu braku środków finansowych na swoją działalność sekcja gimnastyczna pod koniec roku 1980 uległa likwidacji.

Z takich samych powodów następuje w roku 1999 czasowe przekazanie koszykarek do UKS "Piątki", a koszykarzy do UKS "Mechanik" w Tczewie. Grupy te w rozgrywkach mistrzowskich występują pod wspólną nazwą.

W 1997 roku na bazie sekcji piłki nożnej powstało **Stowarzyszenie Piłkarskie KKS "Unia" Tczew.** Zrzeszone w nim zespoły piłkarskie odnoszą w rozgrywkach mistrzowskich nie notowane w powojennej historii Klubu sukcesy. Prezesem Stowarzyszenia Piłkarskiego KKS "UNIA" Tczew jest **Jerzy Kurek**.

Wyżej wymienieni działacze poświęcali dni i lata pracy w działalności sportowej, mogą ocenić, co znaczy skromne sformułowanie: utrzymania w należyтым stanie obiektów sportowych, dbałość o sprzęt, dobre przygotowanie zawodników, dobre i sprawne przeprowadzenie zawodów. Na każdą, z wielkiej liczby tych poczynąń, składała się żmudna i pełna poświęceń praca zawodników i działaczy, będąca świadectwem zrozumienia społecznej funkcji sportu, jego doniosłych zdrowotnych i społecznych walorów.

Nie jest przypadkiem, iż 80-letni bilans pracy Klubu, jego historia, stanowią w całości olbrzymi twórczy dorobek – rezultat bezinteresownej pracy rzeszy zawodników, trenerów i działaczy, ich osobistej pasji i przywiązania do Klubu.

Świadomość dobrze spełnionego obowiązku niech będzie dla wszystkich zawodników, trenerów i działaczy zachętą do dalszego działania, tak użytecznego społecznie i dającego osobiste zadowolenie.

Jan Stachowiak



Ogólnopolski Klub Zainteresowań



Kolejnictwo

im. Ernesta Adama Malinowskiego

„Na wniosek aktywistów koła PZF nr 23 przy Wschodniej Dyrekcji Okręgowej Polskich Kolei Państwowych w Lublinie, Prezydium Zarządu Okręgu polskiego Związku filatelistów w Lublinie na posiedzeniu w dniu 10 grudnia 1984 roku, działając w oparciu o paragraf 8, punkt 10 Statutu PZF, wyraziło zgodę na utworzenie klubu zainteresowań „Kolejnictwo”.

Tak brzmi pierwszy zapis w kronice klubu i tak rozpoczyna się jego historia. W skład grupy inicjatywnej weszli: Janusz Koput (przewodniczący), Kazimierz Bogdanowicz i Andrzej Jarnicki (członkowie), Grzegorz Punkiel i Robert Urbanek (przedstawiciele młodzieży). Od stycznia następnego roku rozpoczęto zapisy członkowskie. Informacja o tworzącym się nowym klubie zainteresowań dotarła do wszystkich ogniw PZF, a w różnych tytułach prasy lokalnej i ogólnokrajowej pojawiły się na ten temat stosowne wzmianki. Wkrótce deklaracje wyrażające chęć wstąpienia do klubu zaczęły napływać z terenu całej Polski. Przez okres ośmiu miesięcy zarejestrowano rekordową liczbę zgłoszeń, bo aż 85. Pomysł utworzenia klubu filatelistów tematyków o profilu kolejowym okazał się więc przysłowiowym „strzałem w dziesiątkę”, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom licznej rzeszy filatelistów i miłośników kolejnictwa. Dysponując tak szerokim zapleczem członkowskim uznano, iż nie stoi na przeszkodzie, aby zwołać zjazd założycielski, który odbył się w Warszawie na terenie Muzeum Kolejnictwa 7 września 1985 roku. Do pierwszego w historii zarządu klubu wybrano: Janusza Koputa jako prezesa, Zygmunta Kamelę i Krystiana Żurawskiego - na wiceprezesów, Januszowi Kuśmirkowi powierzono rolę sekretarza, zaś członkami zostali: Henryk Mielke, Jerzy Musiał, Grzegorz Punkiel, Henryk Schmidt i Robert Tomański. Uchwalono statut klubu oraz wyznaczono najpilniejsze zadania, do których zaliczono m.in.; zewidencjonowanie wszystkich kół filatelistycznych działających przy PKP, nawiązanie współpracy z Poczta Polska w celu kreowania tematyki kolejowej na znakach pocztowych, propagowanie działalności klubu na łamach prasy. Wszystkie te działania przyczyniły się do dalszego wzrostu ilości członków. I tak, pod koniec lat 80-tych do KZ PZF KOLEJNICTWO należały 173 osoby - najwięcej w historii klubu.

Na II zjeździe sprawozdawczo-wyborczym prezesem zostaje wybrany Krystian Żurawski. Bezpośrednim następstwem tego wyboru było przeniesienie siedziby klubu z Lublina do Bydgoszczy, co nastąpiło 1 stycznia 1994 roku. O ile w dwóch pierw-

szych kadencjach koncentrowano się na tworzeniu solidnych fundamentów klubu, to w latach następnych położono szczególnie nacisk na rozwój jakościowy. Dobrą okazją do podsumowania dotychczasowej działalności, było uroczyste spotkanie w Bydgoszczy 26 listopada 2000 roku z okazji 15-lecia klubu, na którym przyjęto nową nazwę oraz honorowego patrona w osobie wielkiego Polaka, inżyniera i obywatela świata - inż. Ernesta Adama Malinowskiego (budowniczego najwyższej linii kolejowej na świecie w Peru). Natomiast znakiem rozpoznawczym (logo) OKZ PZF KOLEJNICTWO jest sylwetka najpiękniejszego i najszybszego polskiego parowozu z 1936 roku, jedynego w otulinie aerodynamicznej - Pm 36.1. Wszyscy członkowie posiadają odznakę klubową, której symbolika nawiązuje do kolei i filatelistyki.

W ciągu minionych 17 lat przez klub, który jest drugim co do wielkości w PZF, przewinęło się ogółem 218 osób (stan na chwilę obecną - 120). Od 1988 roku klub wydaje „Ilustrowany Biuletyn Tematyczny” - pismo filatelistów tematyków komunikacji szynowej - wyróżnione medalem PZF „Za zasługi dla rozwoju publikacji filatelistycznych”, a od 2001 „Aktualności”, będące bieżącym serwisem informacyjnym. Z inicjatywy klubu został opracowany „Katalog polskich znaków pocztowych z kolejnictwa do roku 1985” z corocznymi aneksami uzupełniającymi. Dziełem członków są również takie pozycje, jak „Vademecum filatelisty - kolejnictwo” czy pionierskie w historii polskiej filatelistyki opracowanie „Spis pocztowych ambulansów kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej 1921- 1939”. Przez 17 lat istnienia klubu, z inicjatywy wielu kolegów ukazało się ponad 100 znaków pocztowo-filatelistycznych upamiętniających historię i dorobek polskich kolei. W ramach organizacyjnych klubu działają dwie sekcje regionalne: łódzka i pomorsko-kujawska oraz Sekcja Tematyczna „Tramwaje i Metro”. Klub nawiązał owocną współpracę ze Stowarzyszeniem inżynierów i Techników Komunikacji w Bydgoszczy, z Domem Aukcyjnym Krzysztofa Skwary z Rybnika, a także z czasopismami o profilu hobbystyczno-kolejowym, takimi jak „Świat kolei” i „Nowe sygnały”, w których zamieszczane są stałe działy poświęcone filatelistyce kolejowej. Członkowie klubu regularnie spotykają się dwukrotnie w ciągu roku w różnych miejscowościach kraju. Spotkanie w Tczewie, towarzyszące Krajowej Wystawie Filatelistycznej z okazji 150-lecia kolei jest zarazem jubileuszowym, 40-tym od początku.

Osoby oraz instytucje, które położyły znaczące zasługi dla działalności i rozwoju klubu, zostały uhonorowane najwyższym wyróżnieniem - „Zasłużony dla OKZ PZF KOLEJNICTWO”. Są to: Janusz Koput z Lublina, Wojciech Bartoszewicz z Bydgoszczy, Ireneusz Kołaciński z Łodzi, Jacek Plewnia ze Szczecina, Krzysztof Piotr Jankowski z Olsztyna, Leszek Wincenciak z Chodzieży, Józef Świtajski z Jeżewa k. Łaskowic Pomorskich oraz Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji - Oddział w Bydgoszczy. Nie sposób w tym miejscu nie zauważyć kolegów wystawców, którzy tworząc i prezentując swoje eksponaty na licznych wystawach, są najlepszą wizytówką klubu. Sukcesy wystawiennicze odnoszone przez: Janusza i Jana Koputa, Janusza Adamczyka, Wojciecha Bartoszewicza, Kazimierza Zwolińskiego, Stanisława Skoneckiego, Franciszka Sołgę, Zbigniewa Karca, Piotra Wodnika, Artura Marsy, Andrzeja Nosala, Leszka Wincenciaka, Michała i Tomasza Żurawskich,

Elżbietę Kuzio, Pawła Gutowskiego, Wojciecha Gałata dobrze promują kolejnictwo i klub. Należą się im z tego tytułu słowa najwyższego uznania. Ponad 160 medali, to dorobek znaczny i w pełni satysfakcjonujący.

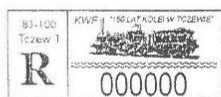
Chociaż tradycyjna kolej z nostalgicznymi parowozami i pełnymi uroku stacyjkami odchodzinieubłaganie w przeszłość, chociaż masowo ulegają likwidacji drugorzędne, pełne romantyzmu szlaki, nic nie zapowiada końca tego środka transportu, który towarzyszy nam nieprzerwanie od 177 lat! Wręcz przeciwnie: w XXI wiek koleje na świecie wjeżdżają z prędkościami przekraczającymi 300km/h, buduje się dla pociągów fantastycznie długie tunele pod dnem mórz i przez górskie masywy. W wielkich aglomeracjach święci triumf kolej podziemna czyli metro, a po ulicach miast mkną nowoczesne, szybkie tramwaje. Jedno jest pewne: tematów dla filatelistów miłośników kolei i wszystkiego co porusza się po szynach, w dającej się przewidzieć przyszłości na pewno nie zabraknie.

Prezes
OKZ PZF KOLEJNICTWO
mgr inż. Krystian Żurawski

WYDAWNICTWA I PAMIĄTKI



Awers i rewers medalu pamiątkowego
projekt: J. Neubauer

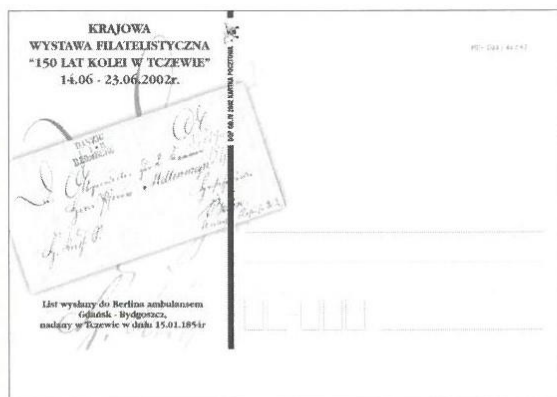


Okolicznościowa nalepka polecenia R

Datownik okolicznościowy



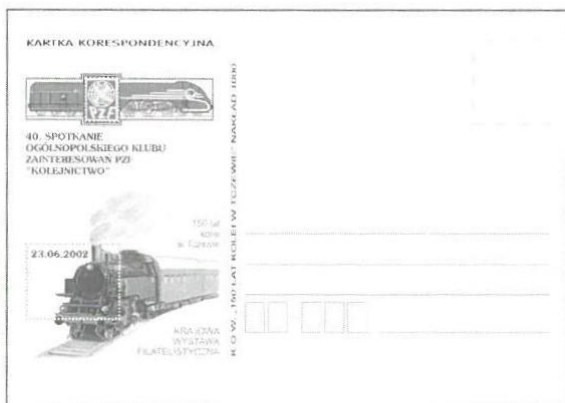
Stempel dodatkowy dla potrzeb poczty specjalnej



Kartka wydana przez Dyрекcję Okręgu Poczty w Gdańsku



Koperta wydana przez Komitet Organizacyjny Wystawy



Kartka wydana przez Komitet Organizacyjny Wystawy

Pocztex
Kurier Poczty Polskiej

Nowa jakość usług

Twoja przesyłka



- ▶ konkurencyjna cena
- ▶ szybkość
- ▶ gwarancja
- ▶ bezpieczeństwo



w dobrych rękach

infolinia i zamówienia:
0 804 104 104*
*opłata jak za połączenie lokalne

POCZTA  POLSKA

REGULAMIN
KRAJOWEJ WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ
II STOPNIA
“150 LAT KOLEI W TCZEWIE”

1. Krajowa Wystawa Filatelistyczna II stopnia “150 LAT KOLEI W TCZEWIE” odbędzie się w salach Tczewskiego Centrum Kultury przy ulicy Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 10 i czynna będzie w dniach od 14 do 23 czerwca 2002 roku. Wystawa będzie dostępna dla zwiedzających; w dniu otwarcia od godziny 14⁰⁰ do godziny 18⁰⁰, w dniu zamknięcia od godziny 9⁰⁰ do godziny 13⁰⁰, a w pozostałe dni od godziny 10⁰⁰ do godziny 18⁰⁰.
2. Wstęp na wystawę jest wolny.
3. Organizatorem Wystawy jest Zarząd Okręgu Pomorskiego Polskiego Związku Filatelistów w Gdańsku, Zarząd Miasta Tczewa, Tczewskie Centrum Kultury oraz Koło Nr 5 Polskiego Związku Filatelistów w Tczewie, w imieniu których działa Komitet Organizacyjny Wystawy (KOW), zatwierdzony przez Prezydium Zarządu Okręgu Pomorskiego w Gdańsku.
4. Siedziba Komitetu Organizacyjnego znajduje się w Zarządzie Okręgu Pomorskiego w Gdańsku, gdzie należy kierować wszelką korespondencję.
5. Adres do korespondencji:

Polski Związek Filatelistów
Zarząd Okręgu Pomorskiego
w Gdańsku
ul. Straganiarska 28/30
80 – 837 GDAŃSK
tel. (0 prefix 58) 301 63 52

6. Wystawcami mogą być członkowie PZF z całego kraju, których eksponaty spełniają wymogi niniejszego regulaminu.
7. Do ekspozycji przyjęte zostaną eksponaty umieszczone jednostronnie na znormalizowanych (również A4), ponumerowanych kartach wystawowych, które zabezpieczone są przezroczystymi koszulkami ochronnymi. Na odwrocie każdej karty winno być umieszczone Nazwisko i Imię wystawcy. Do eksponatu

należy dołączyć dwa egzemplarze specyfikacji (wzór specyfikacji dostarczy KOW) zamieszczonych walorów wraz z ich wyceną oraz metrykę eksponatu.

8. Za zgłoszenie i wystawienie eksponatu nie pobiera się opłat.
9. Zgłoszenie należy kierować do KOW do dnia 31 marca 2002 roku, podając ilość zamówionych ram wystawowych. KOW po przeanalizowaniu zgłoszeń do 30 kwietnia 2002 roku, prześle właścicielom zakwalifikowanych eksponatów druki specyfikacji, oraz poda ilość przyznanych ram wystawowych (1 rama = 16 kart wystawowych). KOW osobnym pismem powiadomi Komisje Wystaw macierzystych Okręgów wystawców o zakwalifikowanych eksponatach, jak również o eksponatach nie przyjętych na wystawę.
10. Pierwszeństwo w przyjęciu będą miały eksponaty o tematyce kolejowej i tematyce związanej z transportem, które na wystawach III stopnia uzyskały wyróżnienie co najmniej w randze medalu srebrnego, a w przypadku wystawców młodzieżowych, co najmniej w randze medalu posrebrzanego. Eksponaty do tej pory nie wystawiane winny posiadać atest Okręgowej Komisji Wystaw z adnotacją dopuszczającą eksponat do wystawienia na wystawie II stopnia.
11. Każdy wystawca może wystawić dowolną ilość eksponatów.
12. KOW zastrzega sobie prawo nie przyjęcia eksponatu na wystawę, jak również prawo do nie wystawienia w całości lub części przyjętego eksponatu.
13. Przyjęte na wystawę eksponaty powinny być dostarczone indywidualnie lub zbiorowo w terminie do dnia 8 czerwca 2002 roku na adres KOW. Dla wystawców, którzy zamierzają osobiście montować swoje eksponaty wyznacza się termin 12 czerwca 2002 roku w godzinach od 12⁰⁰ do 17⁰⁰. O podjęciu takiej decyzji należy powiadomić KOW do dnia 10 czerwca 2002 roku.
14. Koszt dostarczenia i obioru eksponatu ponosi wystawca.
15. Eksponaty będą wystawiane w następujących klasach:
 - A. KLASA POZAKONKURSOWA
 - Eksponaty zaproszone przez KOW
 - B. KLASY KONKURSOWE
 - Klasa historii poczty
 - Klasa tematyczna
 - Klasa młodzieżowa

16. Ekspozyty młodzieżowe będą wystawiane w następujących grupach wiekowych:
 - A. do 15 lat
 - B. od 15 do 18 lat
 - C. od 19 do 21 latEkspozyty zbiorowe zaliczone zostaną do grupy wiekowej B.
17. Oceny ekspozycji w klasie konkursowej dokona, w oparciu o aktualnie obowiązujące regulaminy Sąd Konkursowy powołany przez Prezydium Zarządu Głównego PZF.
18. Sąd Konkursowy ma prawo dokonać zmian w zakwalifikowaniu ekspozycji do innych klas oraz wyłączyć ekspozycję z oceny.
19. Za ekspozycje wystawione w klasie konkursowej wystawcy mogą otrzymać dyplomy w randze medalu: dużego złotego, złotego, dużego pozłacanego, pozłacanego, dużego srebrnego, srebrnego, posrebrzanego, brązowego oraz dyplom. W klasie młodzieżowej najwyższym wyróżnieniem jest dyplom w randze medalu dużego pozłacanego.
20. Każdy wystawca, bez względu na ilość wystawianych ekspozycji otrzyma jeden komplet wydawnictw związanych z wystawą.
21. Komisje Wystaw Okręgów, których wystawcy biorą udział w wystawie otrzymają po jednym egzemplarzu katalogu i palmaresu wystawy.
22. Niezależnie od dyplomów wystawcy mogą otrzymać nagrody rzeczowe, które KOW przekazuje do dyspozycji Sądowi Konkursowemu w celu ich przyznania. Nagrody, które nie zostaną przyznane, Sąd Konkursowy przekazuje do dyspozycji KOW.
23. KOW ponosi odpowiedzialność za ekspozycję od chwili przyjęcia do magazynu do chwili zwrotu wystawcom lub pełnomocnikom. W czasie trwania Wystawy KOW zapewni ekspozycjom należyłą ochronę i ubezpieczy je w wybranej instytucji ubezpieczeniowej do kwoty 10.000 (dziesięć tysięcy) złotych za jedną ekspozycję.
24. Zwrot ekspozycji, wraz z punktowymi kartami ocen dokonanymi przez Sąd Konkursowy, nastąpi po zamknięciu wystawy do rąk wystawców lub osób upoważnionych, względnie w sposób uprzednio uzgodniony z Wystawcą.
25. Ekspozycja nie może być wycofana z wystawy przed jej zamknięciem bez zgody KOW. Podczas trwania wystawy w ekspozycjach nie mogą być dokonywane zmiany.

26. Na terenie wystawy czynne będą stoiska Poczty Polskiej i KOW. Inne jednostki chcące handlować na wystawie walorami filatelistycznymi i innymi, muszą uzyskać zgodę KOW.
27. Przez podpisanie zgłoszenia wystawcy stwierdzają, że znają treść niniejszego regulaminu i zobowiązują się do jego przestrzegania.
28. Zwiedzający wystawę są zobowiązani do przestrzegania przepisów porządkowych i poleceń wydawanych przez sprawujących nadzór nad wystawą.
29. O sprawach nie objętych niniejszym regulaminem decyduje KOW.

Powyższy regulamin został zatwierdzony przez Prezydium Zarządu Głównego PZF w dniu 22.02.2002. Protokół nr 31/XVII/2002 Pr.

Komitet Organizacyjny
Krajowej Wystawy Filatelistycznej
„150 lat Kolei w Tczewie”

REGULAMIN SĄDU KONKURSOWEGO
KRAJOWEJ WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ
II STOPNIA
„150 LAT KOLEI W TCZEWIE”
14 – 23 czerwca 2002 roku

1. Sąd Konkursowy został powołany przez Prezydium Zarządu Głównego Polskiego Związku Filatelistów na wniosek Zarządu Okręgu Pomorskiego PZF w Gdańsku.
2. Sąd Konkursowy dokona oceny eksponatów metodą punktową, na podstawie Regulaminu Wystawy, niniejszego Regulaminu, oraz w oparciu o aktualnie obowiązujące Regulaminy.
3. Na przewodniczącego Sądu Konkursowego Prezydium Zarządu Głównego wyznaczyło Pana Antoniego Kurczyńskiego, sędziego I Klasy z uprawnieniami FIP.
4. Sąd konkursowy składa się z 7 członków i 2 aspirantów z głosem doradczym
5. Prezydium Zarządu Głównego PZF powołało na eksperta Wystawy Pana Waldemara Więclawa, który ściśle będzie współpracował z Sądem Konkursowym, jednak jego decyzje będą niezależne.
6. Ze swego składu Sąd Konkursowy wybiera wiceprzewodniczącego i sekretarza.
7. Obrady Sądu Konkursowego są tajne, a orzeczenia ostateczne.
8. Sąd Konkursowy ma prawo dokonać zmian w zakwalifikowaniu eksponatu do klasy lub grupy oraz wyłączyć eksponat z wystawy.
9. Decyzje sądu zapadają przy udziale wszystkich członków w drodze głosowania. Rozstrzyga zwykła większość głosów, w razie równowagi decyduje głos przewodniczącego Sądu Konkursowego.
10. W klasie konkursowej Sąd może przyznać wystawcom następując wyróżnienia:
 - a) dyplom w randze medalu
 - dużego złotego
 - złotego
 - dużego pozłacanego
 - pozłacanego

- dużego srebrnego
 - srebrnego
 - posrebrzanego
 - brązowego
- b) dyplom uznania
- c) Grand Prix – za najlepszy eksponat Wystawy o tematyce kolejowej.
- d) ufundowane nagrody, w miarę możliwości zgodnie z życzeniem ofiarodawcy (dotyczy wyróżnień w randze medalu od połączanego wzwyż).

W klasie młodzieżowej najwyższym wyróżnieniem jest medal duży połączany.

10. Eksponaty nie ocenione przez Sąd Konkursowy otrzymają od Komitetu Organizacyjnego Wystawy zaświadczenie uczestnictwa.
11. Nagrody postawione do dyspozycji Sądu Konkursowego, a nie przyznane przez Sąd wystawcom, Komitet Organizacyjny Wystawy rozdzieli wśród pozostałych wystawców w formie upominków.
12. Posiedzenia Sądu Konkursowego są protokołowane. Wyniki umieszczone będą w protokole końcowym i podane do ogólnej wiadomości po zakończeniu prac Sądu Konkursowego.
13. Dokumenty Sądu Konkursowego, tj. karty punktowe oceny poszczególnych eksponatów wraz z protokołem końcowym, zostaną przekazane Komitetowi Organizacyjnemu Wystawy w celu opracowania Palmaresu.
14. Regulamin niniejszy został zatwierdzony przez prezydium Zarządu Okręgu Pomorskiego PZF w dniu 8.04.2002 r. Protokół nr 3/2002

POCZTA  POLSKA

**DRUKI
BEZADRESOWE**



**REKLAMA
PROSTO
DO
RAK
KLIENTA**

Twoje materiały reklamowe dostarczymy do każdej skrzynki pocztowej na określonym obszarze - ulicy, dzielnicy lub miasta. Informacje w każdym urzędzie pocztowym.

DRUKI BEZADRESOWE

to szybka, tania i skuteczna reklama o sprecyzowanym zasięgu

POWSZECHNY ZAKŁAD UBEZPIECZEŃ S.A. INSPEKTORAT W TCZEWIE



83-110 Tczew, Aleja Zwycięstwa 8
tel. 532-22-45, 531-32-88, 531-72-37
fax: 531-32-45



Oferujemy pełną gamę ubezpieczeń:

- majątkowych
- komunikacyjnych
- odpowiedzialności cywilnej
- rolnych
- turystycznych
- finansowych

WYKAZ WYSTAWCÓW I EKSPONATÓW

Lp.	Wystawca	Okręg PZF	Tytuł eksponatu	Nr eksponatu
-----	----------	-----------	-----------------	--------------

I. KLASA JURORÓW I HONOROWA

1.	Koło PZF Nr 5 w Tczewie	Gdańsk	Kronika Koła	1
2.	Frackiewicz Janusz	Gdańsk	Cenzury Polskie 1914-1982	2
3.	Neubauer Jerzy	Gdańsk	Poczta Lotnicza w Polsce 1945-1995	3
4.	Nowaczyński Aleksy	Gdańsk	Kolejnictwo Polskie	4
5.	Przybyła Roman	Olsztyn	Wyprawy antarktyczne	5
6.	Więclaw Waldemar	Gdańsk	Polska 1944 - 1950	6

II. KLASY KONKURSOWE

A. Dział wystawców młodzieżowych

Grupa wiekowa A (do 15 lat)

1.	Gołębiowski Michał	Białystok	Transport CM	10
2.	Żelak Michał	Zielona Góra	Chciałbym być kolejarzem	15

Grupa wiekowa B (16 - 18 lat)

1.	Duda Dariusz	Koszalin	Pojazdy kołowe	8
2.	Gałat Michał	Lublin	Pojazdy kolejowe napędzane silnikiem elektr. i spalinowym	9
3.	Kaluba Piotr	Poznań	Królowa żelaznych szlaków	11
4.	Stepanczenko Piotr	Białystok	Transport kołowy CM	14

Grupa wiekowa C (19 - 21 lat)

5.	Koput Jan	Lublin	Lotnictwo	12
6.	Stachowiak Marcin	Toruń	Śmigłowce	13

B. Dział wystawców dorosłych

1.	Bartoszewicz Wojciech	Bydgoszcz	Poczty dworcowe i ambulansowe na ziemiach polskich do 1918r.	16
2.	Cebula Joachim	Katowice	Czar czterech kólek - filumenist.	17
3.	Cur Marcin	Lublin	Mały leksykon transportu	18
4.	Gutowski Paweł	Lublin	Historia parowozu	19
5.	Gutowski Paweł	Lublin	Poczty kolejowe w niektórych krajach Europy	20
6.	Hejmowski Klemens	Gdańsk	Transatlantyki w filatelistyce	21

7. Jakubik Jerzy	Warszawa	Poczta w obiektach kolejowych na terenie Ziem Polskich	22
8. Jakubik Jerzy	Warszawa	Poczta w obiektach kolejowych na terenie Polski 1918–1944	23
9. Kamiński Edmund	Gdańsk	Cudowny świat parowozów	24
10. Kamiński Edmund	Gdańsk	Rozwój kolejnictwa	25
11. Kosiarz Edmund	Gdańsk	Okręty od pary do atomu	26
12. Kwiec Krzysztof	Gdańsk	Od statków staroegipskich do windjamerów	27
13. Łapuć Stanisław	Białystok	Geneza transportu	30
14. Marsy Artur	Wrocław	Kolejnictwo	31
15. Mróz Krystyn	Bydgoszcz	Kolejowe znaki pocztowe Bydgoszczy	32
16. Nosal Andrzej	Zielona Góra	Parowozy świata	28
17. Schmidt Henryk	Wrocław	Transport elektryczny	33
18. Skonecki Stanisław	Gdańsk	Kolejnictwo i jego rozwój	34
19. Sołga Franciszek	Katowice	Lokomotywy	36
20. Sołga Franciszek	Katowice	Parowozy XIX wieku	37
21. Stepanczenko Aleksander	Białystok	Transport wodny CM	38
22. Zwoliński Kazimierz	Toruń	Drogi kolejowe	39
23. Kazińska Anna	Gdańsk	Pod znakiem Ikara	40

III. EKSPONATY NIEFILATELISTYCZNE ZAPROSZONE PRZEZ ORGANIZATORÓW

A. Ekspozycje kart telefonicznych

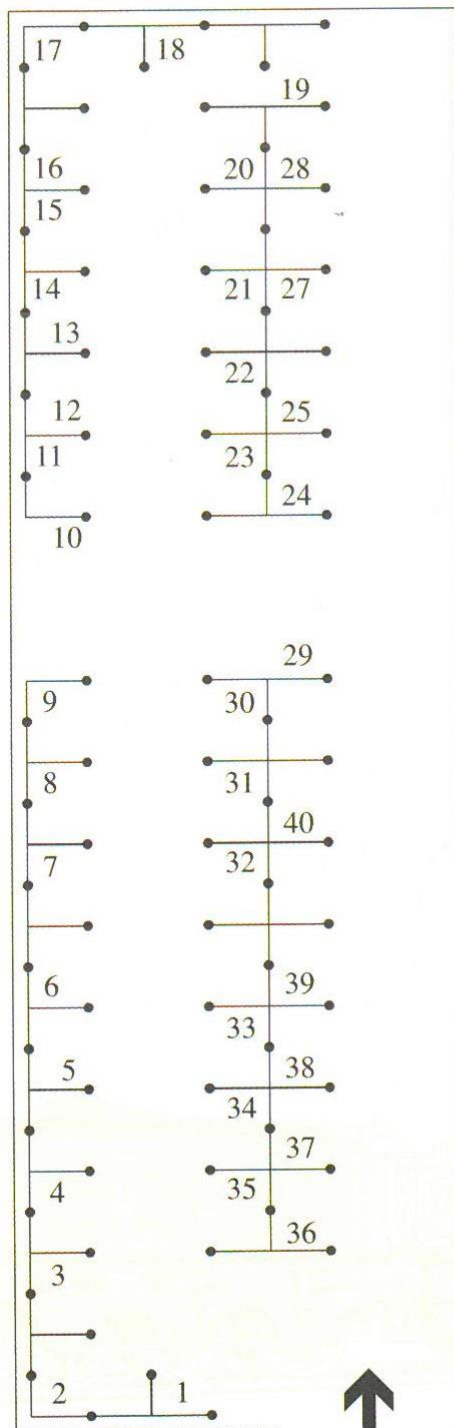
1. Marsy Artur	Wrocław	Kolejnictwo	7
2. Marsy Justyna	Wrocław	Mkną po szynach tramwaje	40
3. Skalski Jerzy	Łódź	Jak kolej zdobywała świat	35

B. Ekspozycje starych pocztówek

1. Ośrodek Muzealny Bydgoskiego Węzła Kolejowego	Bydgoszcz	Kolej na starej pocztówce	29
--	-----------	---------------------------	----

ALFABETYCZNY SPIS WYSTAWCÓW

Lp.	Wystawca	Numer eksponatu
1.	Bartoszewicz Wojciech	16
2.	Cebula Joachim	17
3.	Cur Marcin	18
4.	Duda Dariusz	8
5.	Frackiewicz Janusz	2
6.	Gałat Michał	9
7.	Gołębiowski Michał	10
8.	Gutowski Paweł	19,20
9.	Hejmowski Klemens	21
10.	Jakubik Jerzy	22,23
11.	Kaluba Piotr	11
12.	Kamiński Edmund	24,25
13.	Kazińska Anna	41
14.	Koło PZF Nr 5 w Tczewie	1
15.	Koput Jan	12
16.	Kosiarz Edmund	26
17.	Kwiek Krzysztof	27
18.	Łapuć Stanisław	30
19.	Marsy Artur	7,31
20.	Marsy Justyna	40
21.	Mróz Krystyn	32
22.	Neubauer Jerzy	3
23.	Nowaczyński Aleksy	4
24.	Nosal Andrzej	28
25.	Ośrodek Muzealny Bydgoskiego Węzła Kolejowego	29
26.	Przybyła Roman	5
27.	Schmidt Henryk	33
28.	Skalski Jerzy	35
29.	Skonecki Stanisław	34
30.	Sołga Franciszek	36,37
31.	Stachowiak Marcin	13
32.	Stepanczenko Aleksander	38
33.	Stepanczenko Piotr	14
34.	Więclaw Waldemar	6
35.	Zwoliński Kazimierz	39
36.	Żelak Michał	15



PLAN WYSTAWY

1, 2, 3... - numery
eksponatów

WEJŚCIE

ZAKŁADY GRAFICZNE

im. Józefa Czyzewskiego



83-110 Tczew

ul. Kwiatowa 11

Sekretariat:

tel. (058) 532 81 66

tel./fax 532 42 57

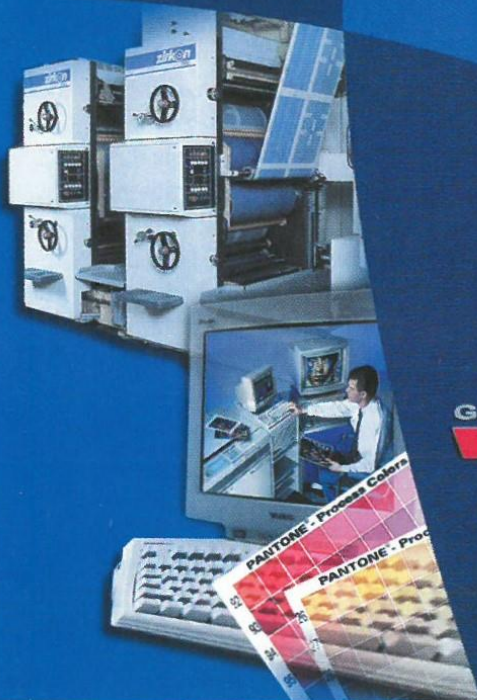
Biuro Obsługi Klienta

tel. (058) 532 40 03

e-mail:

dsiok@wpomorskie.pl

*Oferujemy Państwu
kompleksowe usługi poligraficzne
i wydawnicze
- od projektu po druk
gwarantowane systemem jakości
ISO 9001:1996*



Grupa
WYDAWNICTWO POMORSKIE

83-110 TCZEW
ul. Gdańska 32, skr. poczt 63

Sekretariat: tel. (058) 530 24 62

(058) 532 40 02, 531 31 18

fax (058) 531 25 70

<http://www.wpomorskie.pl>

e-mail: biurowp@wpomorskie.pl

SPIS TREŚCI

Program wystawy	4
Protektor wystawy	5
Komitet Honorowy	6
Sąd Konkursowy	7
Komitet Organizacyjny	8
150 lat tczewskiego węzła kolejowego	10
Poczta kolejowa w Tczewie	18
Zespół Szkół Kolejowych im. Alfonsa Runowskiego w Tczewie	32
80 lat Kolejowego Klubu Sportowego „UNIA” w Tczewie	39
Ogólnopolski Klub Zainteresowań „KOLEJNICTWO”	42
Wydawnictwa i pamiątki	45
Regulamin wystawy	48
Regulamin Sądu Konkursowego	52
Wykaz wystawców i eksponatów	56
Alfabetyczny spis wystawców	58
Plan wystawy	59

NOTATKI



Zarządza

terenami przemysłowymi położonymi w miejscowościach: Kwidzyn, Starogard Gdański, Tczew i Żarnowiec (Kartoszyño).

Stwarza dobre warunki
dla inwestycji przemysłowych
w województwie pomorskim.

Przyciąga nowych inwestorów
oferując dogodne warunki zgodne z przepisami znowelizowanej ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych.

Współpracuje
z regionalnym otoczeniem gospodarczym,
naukowym i kulturalnym.

Promuje
rozwój parków naukowych,
technologicznych i przemysłowych.

Realizowane działania rozwojowe w Strefie:

- inwestycje przemysłowe wartości ponad 200 mln USD,
- Park Przemysłowy Elektroniki w Tczewie,
 - Park Technologiczny w Żarnowcu,
- nowe miejsca pracy w nowych firmach,
- perspektywy rozwoju dla szkolnictwa i uczelni.

Administrates

industrial territories located in:
Kwidzyn, Starogard Gdanski, Tczew
and Zarnowiec (Kartoszyño).

Creates favourable conditions
for industrial development projects
in the Pomeranian Region.

Attracts new investors
by offering them convenient conditions
in accordance with the amended law
on special economic zones.

Co-operates
with the regional business, academic
and cultural communities.

Promotes
development of technical, technology
and industrial parks.

Current development projects in PSSE:

- industrial projects valued at over USD 200m
- Electronics Industrial Park in Tczew,
 - Technology Park in Zarnowiec,
- new jobs at new companies,
- prospects for educational system and universities development.

Zapraszamy do współpracy!

We welcome co-operation enquires!



Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna spółka z o.o.
ul. Władysława IV 9, PL - 81-703 Sopot,
tel. (+48 58) 555 97 00, fax (+ 48 58) 555 97 11
e-mail: headoffice@strefa.gda.pl, <http://www.strefa.gda.pl>

