

KRAJOWA WYSTAWA FILATELISTYCZNA

12 - 20 październik 2007



KATALOG

150 *lat*
MOSTU W TCZEWIE

WSPÓŁORGANIZATORZY WYSTAWY

**Polski Związek Filatelistów
Okręg Pomorski w Gdańsku**

Starostwo Tczewskie

Urząd Miasta Tczewa

**Poczta Polska
Region Gdańsk**

**Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych
w Zajączkowie Tczewskim**

**Centrum Wystawienniczo - Regionalne
Dolnej Wisły w Tczewie**

**Miejska Biblioteka Publiczna im. Aleksandra Skulteta
w Tczewie**

Tczewskie Centrum Kultury

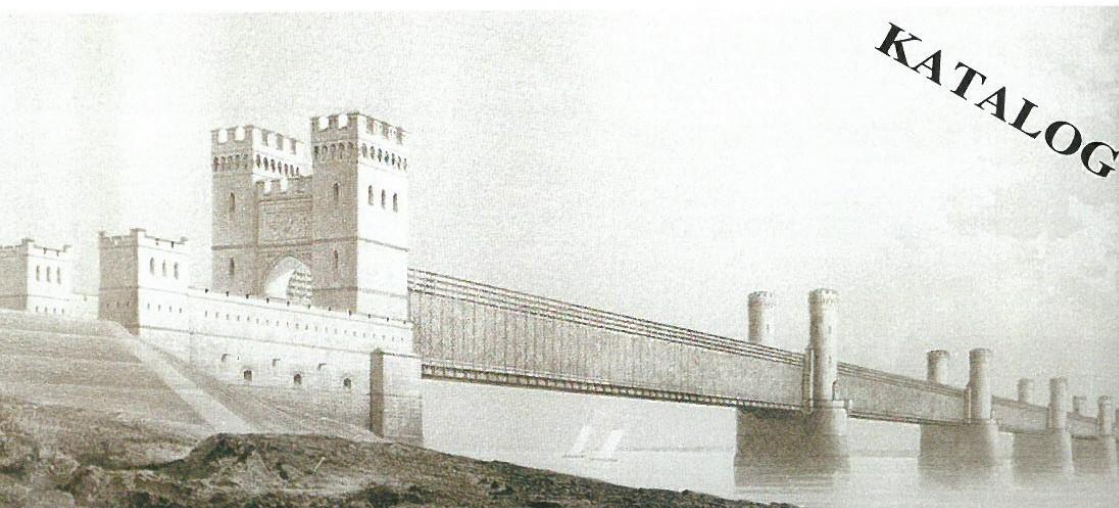
Urząd Poczty Nr 1 w Tczewie

**Polski Związek Filatelistów
Koło Nr 5 w Tczewie**

KRAJOWA WYSTAWA FILATELISTYCZNA

150 lat mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę w Tczewie

Tczew, 12-20.10.2007



Redakcja
Jerzy Białas, Adam Murawski

Projekt okładki
Stefan Kukowski

Medal:
autor
dr hab. Hanna Jelonek
Pracownia Medalierstwa Wydział Rzeźby ASP Warszawa
wykonanie
Mennica Polska SA

Projekt datownika okolicznościowego
Tadeusz Skwiercz

Projekt okolicznościowej nalepki polecenia „R”, kartek beznominałowych
i koperty okolicznościowej
Katarzyna Marciniak

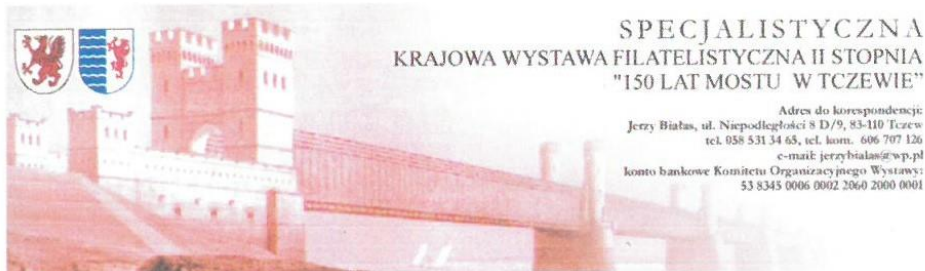
Projekt kartki pocztowej Cp
J. Górski

Opracowanie graficzne, łamanie
Katarzyna Łukowicz, Halina Rudko

Kociewski Kantor Edytorski
Sekcja Wydawnicza
Miejskiej Biblioteki Publicznej
im. A. Skulteta w Tczewie
dyr. Urszula Wiercho

ISBN
978-83-85026-79-2

Druk:
Zakłady Graficzne im. J. Czyżewskiego
Tczew, ul. Kwiatowa 11



Szanowni Państwo !

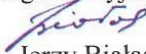
W dniu dzisiejszym obchodzimy kolejną znaczącą rocznicę w bogatej historii Tczewa, jako że równo 150 lat temu oddano do użytku most przez rzekę Wisłę, który w sposób istotny wpłynął na rozwój społeczny i gospodarczy naszego miasta.

Filatelisci tczewscy, wspólnie z pozostałymi organizatorami Specjalistycznej Krajowej Wystawy Filatelistycznej pt. „150 LAT KOLEI W TCZEWIE”, podjęli wysiłek zorganizowania imprezy, która ma upamiętnić tą szczególną rocznicę, ale nade wszystko ma uczulić wszystkich na stan obecny tego pięknego, historycznego zabytku, który 14 maja 2004 roku Amerykańskie Stowarzyszenie Inżynierów Budownictwa – promujące wiedzę o najważniejszych budowlach, stanowiących światowe dziedzictwo obiektów techniki, jako pierwszy w Europie środkowo-wschodniej, 19 w Europie i jeden z 240 na świecie, obok wieży Eiffła, Statuy Wolności i Kanału Panamskiego, uznało za MIĘDZYNARODOWY ZABYTEK INŻYNIERII BUDOWLANEJ. Szczęściem organizatorów byłoby, gdyby ta wystawa przyczyniła się do rozpoczęcia konkretnych działań, mających na celu uratowanie tego bezcennego zabytku techniki budowlanej, jednej z ikon naszego miasta.

Dziękuję Prezydentowi Miasta Panu Zenonowi Odyi, Staroście Powiatu Tczewskiego Panu Witoldowi Sosnowskiemu oraz władzom Powiatu i Miasta za wsparcie i pomoc w zorganizowaniu tej imprezy. W sposób szczególnie dziękuję: Przewodniczącemu Rady Miasta Włodzimierzowi Mroczkowskiemu, Wicestarście Tczewskiemu Adamowi Kucharkowi, Wiceprezydentowi Miasta Zenonowi Drowie i Kierownikowi Biura Promocji Miasta Ludwikowi Kiedrowskiemu, bez których olbrzymiego zaangażowania nie było by tej wystawy. Jeszcze raz wszystkim tym, którzy przyczynili się do tego, aby ta wystawa mogła zaistnieć pięknie dziękuję.

Koleżankom i Kolegom z Komitetu Organizacyjnego Wystawy życzę satysfakcji z poniesionego trudu, a zwiedzającym dużo niezapomnianych wrażeń i doznań estetycznych przy oglądaniu wystawy oraz aby długo zachowali ją w pamięci.

Przewodniczący
Komitetu Organizacyjnego Wystawy


Jerzy Białas

PATRONAT, PROTEKTORZY I KOMITET HONOROWY WYSTAWY

HONOROWY PATRONAT WYSTAWY

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu RP, Honorowy Obywatel Tczewa

HONOROWY PROTEKTORAT

Piotr Karczewski

Wojewoda Pomorski

PROTEKTORZY WYSTAWY

Zenon Ody – Prezydent Miasta Tczewa

Witold Sosnowski – Starosta Powiatu Tczewskiego

KOMITET HONOROWY

(alfabetycznie)

- | | |
|--------------------------------|--|
| Maria Balanda | – Dyrektor Centrum Sieni Pocztowej – Oddział Regionalny w Gdańsku |
| Krzysztof Bończak | – Dyrektor Centrum Usług Pocztowych – Oddział Regionalny w Gdańsku |
| Zenon Drewa | – Wiceprezydent Miasta Tczewa |
| Alicja Gajewska | – Dyrektor Centrum Wystawienniczo-Regionalnego Dolnej Wisły w Tczewie |
| Kazimierz Ickiewicz | – Dyrektor Zespołu Szkół Technicznych w Tczewie |
| Ludwik Kiedrowski | – Kierownik Biura Promocji Miasta Tczewa |
| Andrzej Kiszewski | – Dyrektor Centrum Infrastruktury Poczty – Oddział Regionalny w Gdańsku |
| Bronisław Komorowski | – Wicemarszałek Sejmu RP |
| Bogusław Kopczyński | – Członek Honorowy Polskiego Związku Filatelistów |
| Jan Kozłowski | – Marszałek Województwa Pomorskiego |
| Adam Kucharek | – Wicestarosta Powiatu Tczewskiego |
| Dariusz Kujawa | – Dowódca 16 Tczewskiego Batalionu Saperów |
| Jan Kulas | – Radny Sejmiku Województwa Pomorskiego |
| Ludwik Malendowicz | – Prezes Zarządu Głównego Polskiego Związku Filatelistów |
| Włodzimierz Mroczkowski | – Przewodniczący Rady Miasta Tczewa |
| Waldemar Pawlusek | – Przewodniczący Rady Powiatu Tczewskiego |
| Mirosław Pobłocki | – Wiceprezydent Miasta Tczewa |
| Roman Rezmerowski | – Wójt Gminy Tczew |
| Jarosław Selin | – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego |
| Urszula Wierycho | – Dyrektor Miejskiej Biblioteki Publicznej im. Aleksandra Skulteta w Tczewie |
| Tadeusz Żmijewski | – Dyrektor Centrum Kultury i Sztuki w Tczewie |

KOMITET ORGANIZACYJNY WYSTAWY

Przewodniczący	Jerzy Białas	– prezes Koła PZF Nr 5 w Tczewie
Wiceprzewodniczący	Adam Murawski	– Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Zajączkowie Tczewskim
Komisarz	Jerzy Neubauer	– członek Koła PZF Nr 5 w Tczewie
Skarbnik	Jolanta Śliwińska	– skarbnik Koła PZF Nr 5 w Tczewie
Sekretarz	Ignacy Stawicki	– sekretarz Koła PZF Nr 5 w Tczewie
Członek	Magdalena Olszewska	– Inspektor w Biurze Promocji Starostwa Tczewskiego
Członek	Piotr Antczak	– Centrum Wystawienniczo-Regionalne Dolnej Wisły w Tczewie
Członek	Mariola Bernacka	– Naczelnik Urzędu Poczty Nr 1 w Tczewie
Członek	Ryszard Czerny	– członek Koła PZF Nr 5 w Tczewie
Członek	Kazimierz Górny	– członek Koła PZF Nr 5 w Tczewie
Członek	Edward Hadaś	– przedstawiciel Regionalny Filatelistyki w Gdańsku
Członek	Stanisław Makowski	– wiceprezes Koła PZF Nr 5 w Tczewie
Członek	Wiesław Michałak	– członek Koła PZF Nr 5 w Tczewie



Centrum Wystawienniczo-Regionalne Dolnej Wisły w Tczewie.

Fot. Jerzy Cyganowski

PROGRAM WYSTAWY

12.10.2007 r.

- 11³⁰ Spotkanie Klubu Polskiego Związku Filatelistów „MARYNIŚCI”
i „ZIEMIA GDAŃSKA”
- 13⁰⁰ Otwarcie wystawy, wręczenie odznaczeń Polskiego Związku Filatelistów
- 14⁰⁰ – 18⁰⁰ Zwiedzanie wystawy

13 – 19.10.2007 r.

- 10⁰⁰ – 18⁰⁰ Zwiedzanie wystawy

20.10.2007 r.

- 10⁰⁰ – 13⁰⁰ Spotkanie Opiekunów Kół Młodzieżowych Okręgu Pomorskiego PZF
- 10³⁰ – 13⁰⁰ Spotkanie Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań PZF „KOLEJNICTWO”
im. Ernesta Adama Malinowskiego
- 11⁰⁰ – 13⁰⁰ Spotkanie wystawców z jurorami
- 11³⁰ – 12⁴⁵ Szkolenie na temat budowy ekspozycji tematycznej – Ryszard Prange
- 13⁰⁰ Ogłoszenie wyników, wręczenie nagród i zamknięcie wystawy

SĄD KONKURSOWY WYSTAWY

Andrzej Nowak	sędzia I klasy	– przewodniczący	O/ Śl. Dąbrowski
Edward Hadaś	sędzia I klasy	– członek	O/ Pomorski
Andrzej Kłosiński	sędzia I klasy	– członek	O/ Pomorski
Jerzy Musiał	sędzia I klasy	– członek	O/ Warszawski
Regina Zalewska	sędzia II klasy	– członek	O/ Toruński
Bernard Jesionowski	sędzia II klasy	– członek	O/ Pomorski
Jerzy Neubauer	sędzia II klasy	– członek	O/ Pomorski
Jan Prokulewicz	sędzia II klasy	– członek	O/ Koszaliński
Janusz Dunst	sędzia III klasy	– aspirant	O/ Pomorski
Edmund Kosiarz	sędzia III klasy	– aspirant	O/ Pomorski
Marek Zbierski	sędzia III klasy	– aspirant	O/ Wielkopolski
Waldemar Więclaw	sędzia II klasy	– ekspert	O/ Pomorski

HONOROWY PATRONAT WYSTAWY

Marszałek Senatu RP

Bogdan Borusewicz



Gdańsk, 29 czerwca 2007 roku



MARSZAŁEK SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
Bogdan Borusewicz

Szanowni Państwo,

Z przyjemnością objąłem patronat nad Specjalistyczną Krajową Wystawą Filatelistyczną „150 LAT MOSTU W TCZEWIE”.

Wpisany w historię rozwoju myśli konstrukcyjnej i sztuki inżynierskiej most w Tczewie jest jednym z najważniejszych zabytków techniki drugiej połowy XIX wieku w Europie. Ten symbol i duma miasta Tczewa, obdarzony tytułem Międzynarodowego Zabytku Inżynierii Budowlanej, wita swoją charakterystyczną sylwetką przybywających na Pomorze gości z kraju i ze świata.

Mosty Tczewskie oprócz niewątpliwych walorów turystycznych i komunikacyjnych, stanowią inspirację dla wielu przedsięwzięć naukowych i twórczych. Tym bardziej cieszę się, że przygotowana wystawa ukaże część bogatej historii budowli na trwale związanych z krajobrazem miasta, pokazanej z ciekawej perspektywy filatelistycznej. Wierzę, że to wydarzenie obok swoich niewątpliwych wartości edukacyjnych i kulturalnych, przyczyni się do popularyzacji cennej pasji, jaką jest filatelistyka.

Gratuluje organizatorom przygotowania interesującej wystawy i życzę, aby stała się początkiem zorganizowanych działań mających na celu odtworzenie wszystkich walorów tego wyjątkowego zabytku, aby mógł cieszyć następne pokolenia entuzjastów techniki, krajoznawców i pasjonatów filatelistyki.

Bogdan Borusewicz



Wicemarszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej
BRONISŁAW KOMOROWSKI

BK-04-16(2)07

Warszawa, 16 lipca 2007 r.

Panowie
Adam KUCHARZEK
Wicestarosta Tczewski
Jerzy BIAŁAS
Przewodniczący
Komitetu Organizacyjnego
Wystawy

Szanowni Panowie,

z radością przyjąłem propozycję członkostwa w Komitecie Honorowym Specjalistycznej Krajowej Wystawy Filatelistycznej pt. „150 Lat Mostu w Tczewie”. Z satysfakcją wyrażam zgodę na uczestnictwo.

Jestem przekonany, że wystawa poświęcona 150-tej rocznicy oddania do użytku mostu kolejowo-drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie przyczyni się do kształtowania tożsamości lokalnej i regionalnej.

Życzę wielu sukcesów w realizacji przedsięwzięcia.

Z wyrazami szacunku

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

80-810 Gdańsk, ul. Okopowa 21/27

Gdańsk, 5 czerwca 2007 roku


Sz. P. Jerzy Białas
Prezes Polskiego Związku Filatelistów
Okręg Pomorski w Gdańsku

Szanowny Panie Prezesie,

z ogromnym zainteresowaniem zapoznałem się z informacjami na temat Specjalistycznej Krajowej Wystawy Filatelistycznej zatytułowanej „150 lat mostu w Tczewie”. Z radością zasiądem w Komitecie Honorowym tej oryginalnej i ciekawej wystawy.

Z pewnością filatelistyczna ekspozycja obrazująca niezwykle ważne dla miasta Tczewa historyczne oddanie do użytku mostu kolejowo-drogowego przez rzekę Wisłę spotka się z ogromnym zainteresowaniem. O świetności mostu świadczy fakt położenia kamienia węgielnego przez Fryderyka Wilhelma IV. Ówczesny most, liczący 837 metrów długości, był najdłuższym w Europie i jednym z największych na świecie. 30 lat później dobudowano drugi most, wyłącznie kolejowy, wsparty na filarach podobnych do neogotyckich baszt fortecznych. Mosty tczewskie stanowią wizytówkę Tczewa. Niewątpliwie jest to symbol i jeden z ważniejszych zabytków Kociewia.

Wszystkim osobom zaangażowanym w realizację wystawy „150 lat mostu w Tczewie” pragnę podziękować i życzyć zapału do podejmowania kolejnych interesujących przedsięwzięć. Jednocześnie chciałbym wyrazić swoje uznanie i radość z faktu odrestaurowania obiektu po byłej Fabryce Gazomierzy, w którym swoją siedzibę mają Centrum Wystawienniczo – Regionalne Dolnej Wisły oraz Muzeum Wisły. Wierzę, że Centrum gościć będzie wiele wystaw traktujących o historii i tradycji regionu kociewskiego i Pomorza.

Z wyrazami szacunku

Jan Kozłowski



WOJEWODA POMORSKI
Piotr Karczewski

Gdańsk, dnia 16 lipca 2007 r.

Pan
Zenon Ody
Prezydent Tczewa

Szanowny Panie Prezydencie,

Serdecznie dziękuję za propozycję objęcia honorowym patronatem wojewody pomorskiego Specjalistycznej Wystawy Filatelistycznej „150 lat mostu w Tczewie”.

Wyrażam zgodę i jednocześnie radość, że promujecie Państwo dorobek historyczny Miasta Tczewa. Dzięki takim inicjatywom nie tylko mieszkańcy, ale również goście i turyści mają możliwość zapoznania się z historią i tradycjami dawnych lat, a w szczególności poznać niewątpliwą atrakcję turystyczną jaką jest most kolejowo-drogowy przez rzekę Wisłę w Tczewie.

Dziękuję organizatorom za trud włożony w przygotowanie wystawy życząc jednocześnie sukcesu.

Z pozdrowieniem
P. Karczewski



POLSKI ZWIĄZEK FILATELISTÓW

Zarząd Główny

FEDERATION POLONAISE DES PHILATELISTES

POLISH PHILATELISTS UNION

POLNISCHER PHILATELISTEN VERBAND

00-391 Warszawa, al. 3 Maja 12

tel/fax: (0-22) 625-20-52,

konto: Millennium S.A. nr 63 11602202 0000 0000 2716 9855

www.zgpzf.pl;

e-mail: zgpzf@poczta.onet.pl

NIP 525-19-43-701

WARSZAWA 2007.07.17.

**Kol. Jerzy Białas
Przewodniczący
Komitetu Organizacyjnego
Specjalistycznej Krajowej
Wystawy Filatelistycznej
"150 LAT MOSTU W TCZEWIE"**

Piękne nadwiślańskie miasto Tczew poszczycić się może ponad 800-letnią historią. Decydujące znaczenie dla jego rozwoju miało wybudowanie w latach 1851 – 1857 ważnego mostu kolejowo-drogowego na Wisłę, poprzez który przebiegała linia kolejowa łącząca Królewiec z Berlinem. 12 października 1857 roku ten wyjątkowo nowoczesny na owe czasy most oddano do użytku.

Most ten doczekał się bogatej dokumentacji i godnie zapisany jest w historii architektury i kolejnictwa. Wybudowany wg projektu Carla Lentze sześcioprzęsłowy ażurowy most kolejowo-drogowy nad Wisłą był pierwszym żelaznym mostem na Wisłę, o imponującej długości około 800 m. W momencie otwarcia był to najdłuższy most w Europie i – jak podają fachowe źródła - jednym z najpiękniejszych na świecie. Śmiałe rozwiązania konstrukcyjne zastosowane przy budowie mostu w Tczewie wykorzystywano na całym naszym kontynencie. Dziś jest on Międzynarodowym Zabytkiem Inżynierii Budowlanej.

Z okazji doniosłej daty, jaką jest 150. rocznica mostu w Tczewie, filateliści Okręgu Pomorskiego PZF, w szczególności Koła PZF nr 5 w Tczewie, zorganizowali Specjalistyczną Krajową Wystawę Filatelistyczną. Jest to wystawa, na której prezentowane są wyłącznie najlepsze w kraju eksponaty tematyczne. Były one częstokroć prezentowane na wystawach międzynarodowych a nawet światowych. Wystawa ta godnie podkreśla doniosłą rocznicę otwarcia mostu w mieście. Stanowi ona okazję poznania dorobku wystawienniczego członków PZF, okazję do zachwycania się urzekającym pięknem znaków pocztowych całego świata. Zwiedzającym życzę wielu wrażeń z tej pięknej wystawy a wystawcom dziękuję za udostępnienie swych cennych opracowań.

Dziękuję bardzo wszystkim organizatorom, w szczególności członkom Koła PZF nr 5 w Tczewie za trud związany z organizacją tej pięknej imprezy, za czas poświęcony dla Związku i społeczeństwa. Władzom samorządowym, Poczcie Polskiej i wszystkim sponsorom dziękuję za wsparcie organizacji tej wyjątkowo interesującej specjalistycznej wystawy krajowej.

Prof. dr hab. Ludwik K. Malendowicz
Prezes ZG PZF

Ludwik K. Malendowicz



STAROSTA TCZEWSKI

Tczew, dnia 10.07.2007 r.

**Szanowny Pan
Jerzy Białas
Prezes Polskiego Związku Filatelistów
Okręg Pomorski w Gdańsku**

Jest mi niezmiernie miło i z nieskrywaną radością przyjmuję proponowane mi przez Pana Przewodniczącego członkostwo w Komitecie Honorowym Krajowej Wystawy Filatelistycznej pt. „150 LAT MOSTU W TCZEWIE”.

Organizowana przez Państwa wystawa filatelistyczna, która jako część październikowych obchodów 150-tej rocznicy oddania do użytku mostu przez rzekę Wisłę w Tczewie, z pewnością zwróci uwagę wszystkich zwiedzających na ogrom Waszej pracy i wielkiego zaangażowania w promocję naszego Powiatu.

Odgrywające zarówno historyczne, jak i strategiczne znaczenie Mosty Tczewskie niewątpliwie na stałe wpisały się w panoramę naszego powiatu, dlatego zasługują na uwagę oraz szczególne zainteresowanie.

Wierzę również, że już teraz stanowią one nieodłączny element krajobrazu Powiatu Tczewskiego, są symbolem - niczym Wieża Eiffla dla Paryża.

Wszystkim osobom, które przyczyniły się do urealistycznienia swoich marzeń i zorganizowały wystawę gratuluję pomysłu, zapału i zaangażowania jednocześnie życząc, by cieszyła się ona popularnością i uznaniem zwiedzających.

Żywię również nadzieję, że to wydarzenie niosąc ze sobą wartości kulturalne i edukacyjne przyczyni się do upowszechnienia filatelistyki, a jej uczestnikom uzmysłowi nieocenioną wartość zarówno kulturalną jak i historyczną Mostów.

2 powracam
STAROSTA
Witold Sosnowski

83-110 Tczew, ul. Jarosława Dąbrowskiego 18

Tel. centrala (058) 531 30 60, tel /fax 531 29 26, sekretariat starosty 530 20 21

e-mail : starostwo @ powiat.tczew.pl

NIP 593-21-40-707



PREZYDENT MIASTA TCZEWA

**Pan Jerzy Białas
Przewodniczący
Komitetu Organizacyjnego
Specjalistycznej Krajowej
Wystawy Filatelistycznej
"150 LAT MOSTU W TCZEWIE"**

Szanowny Panie Przewodniczący !

Z wielkim zadowoleniem i satysfakcją przyjmuję zaproszenie do przyjęcia godności członka Komitetu Honorowego Specjalistycznej Krajowej Wystawy Filatelistycznej "150 lat Mostu w Tczewie".

Wystawa filatelistyczna, którą państwo organizujecie, będzie znaczącą częścią obchodów 150 tej rocznicy oddania do użytku historycznego mostu kolejowo - drogowego przez rzekę Wisłę, jednego z symboli naszego Miasta.

Jestem przekonany, że filateliści tczewscy, wspólnie z kolegami z innych organizacji wypełnią przyjęte na siebie obowiązki i zorganizują wystawę, która będzie znaczącym wydarzeniem kulturalnym w naszym mieście w 2007 roku.

Historyczny most w Tczewie, którego 150 tą rocznicę oddania do użytku obchodzić będziemy 12 października 2007 roku zasługuje na potraktowanie go w sposób szczególny przez wszystkich, tak aby także następne pokolenia mogły szczerzyć się nie tylko jego historią, ale także jego widokiem. W tym kontekście szczególnie cieszy inicjatywa zorganizowania Krajowej Wystawy Filatelistycznej, która mam nadzieję unaoczní wszystkim historię i stan obecny tego cennego obiektu.

Dziękuję organizatorom wystawy za promowanie naszego miasta i liczę na współpracę z okazji zbliżającej się rocznicy 750-cio lecia nadania praw miejskich naszemu ukochanemu miastu.

Organizatorom życzę satysfakcji z poniesionego wysiłku a zwiedzającym wielu niezapomnianych wrażeń.

Tczew, dnia 03.07.2007 r.

Prezydent Miasta
Zenon Odga
Zenon Odga



ADAM MURAWSKI

– autor tekstu,
Członek Ogólnopolskiego Klubu
Zainteresowań „Kolejnictwo”
im. Ernesta Adama Malinowskiego.

I. Historia powstania Kolei Wschodniej – Ostbahn

Dokładnie 12 października 1857 roku przez nowo wybudowany most kolejowo-drogowy przez Wisłę w Tczewie przejechał pierwszy pociąg. Most ten stanowił ostatnie ogniwo łączące kolejową linię pomiędzy Berlinem i Królewcem. Od tej pory podróźni mogli bez przeszkód i przesiadek podróżować na całej długości tej linii zwanej Koleją Wschodnią (Ostbahn). Idea wybudowania tej magistrali kolejowej łączącej dwie wielkie aglomeracje Berlin i Królewiec pojawiła się już w pierwszych latach czterdziestych XIX wieku. Pierwsze plany i ekspertyzy tej budowy zawierały potrzebę zbudowania dużych mostów przez Wisłę w Tczewie i przez Nogat w Malborku. Stanowiło to dużą szansę rozwoju społeczno-gospodarczego dla Tczewa. Początkowo prace przy budowie linii kolejowej Berlin – Królewiec prowadzone były przez prywatnych przedsiębiorców i posuwały się bardzo wolno. Prywatni inwestorzy nie byli skłonni finansować całości projektu. Pierwsza próba pozyskania środków państwowych spełzła jednak na niczym. 8 lipca 1847 roku posłowie Sejmu Pruskiego odrzucili propozycję króla Fryderyka Wilhelma IV złożoną parlamentowi 28 marca 1847 roku o ustanowienie pożyczki państwowej opartej na rozporządzeniu o funduszu kolejowym w kwocie 2 milionów talarów na potrzebę zbudowania Wielkiej Pruskiej Kolei Wschodniej i związanych z tym przeprowadzaniem mostowymi przez rzeki i innymi budowlami infrastruktury kolejowej. Dopiero po uchwaleniu 7 grudnia 1849 roku w Berlinie przez Sejm Pruski Ustawy o budowie Kolei Wschodniej mającej połączyć Berlin z Królewcem otworzyła się wielka szansa dla Tczewa. Rozpatrywano pięć propozycji przeprowadzenia linii kolejowej i w każdym z tych projektów kolej miała

być doprowadzona do Tczewa. Decydującą rolę przy rozpatrywaniu każdego z tych projektów wzięły elementy strategiczne. Można zauważyć, że trasa wytyczona poprzez mało zamieszkane Bory Tucholskie byłaby wprawdzie krótsza, ale patrząc z ekonomicznego punktu widzenia mniej atrakcyjna niż ta prowadzona przez żyzne niziny Noteci i Wisły. Jako najbardziej racjonalny uznano drugi wariant tj. Berlin – Kostrzyń – Krzyż – Piła – Bydgoszcz – Tczew – Malbork – Elbląg – Braniewo – Królewiec. W celu usprawnienia budowy kolei została utworzona 5 listopada 1849 roku Królewska Dyrekcja Kolei Wschodniej w Bydgoszczy, która podlegała bezpośrednio Ministerstwu Przemysłu i Robót Publicznych. Była to pierwsza Dyrekcja Kolejowa nie tylko w Prusach, ale i na świecie. Po tych decyzjach budowa Kolei Wschodniej nie napotykała już na żadne większe trudności. Do prac ziemnych przy torowiskach wykorzystywano wielu bezrobotnych. 13 lipca 1851 roku do Bydgoszczy dotarł pierwszy pociąg, który przybył z Krzyża. Oficjalne otwarcie tego odcinka linii odbyło się w obecności króla pruskiego Fryderyka Wilhelma IV dwa tygodnie później. Pierwszy pociąg według oficjalnego rozkładu jazdy wyjechał z Berlina 26 lipca 1851 roku o godz. 23.00, w drogę powrotną wyruszył z Bydgoszczy 27 lipca 1851 roku o godz. 2.30. Szybkość tego pociągu wynosiła 35 km/godz. Kolejnym etapem prac była linia Bydgoszcz – Tczew – Gdańsk licząca 161 km. Zbudowano ją w iście ekspresowym tempie. Już 6 sierpnia 1852 roku pierwszy pociąg przybył do Gdańska. Wcześniej bo już 19 lipca 1852 roku mieszkańcy 5-tysięcznego wówczas Tczewa mieli możliwość ujrzenia pociągu ciągniętego przez parowóz.

W ten letni poniedziałek nieomal wszyscy mieszkańcy Tczewa wyszli na spotkanie z tym jak mawiano wówczas „diabelskim” pojazdem na szynach, zięjącym ogniem i dymem. Jak to bywa z rzeczami nowymi – tczewianie z ogromną rezerwą podchodzili do tego wynalazku. Część zgromadzonych przywitała pierwszy pociąg w Tczewie brawami i owacjami widząc w tym przyszłość dla swego miasta. Większość jednak złorzeczyła na ten jak mówiono – „szatański” wynalazek. Przewidywali najgorsze: „że krowy przestaną dawać mleko, kury nie zechcą znosić jajek, a ptaki wytruje dym z parowozu”. Jednak parowóz wśród maszyn wynalezionych przez człowieka zajmuje dość wyjątkowe miejsce. Chyba żaden wcześniejszy, ani późniejszy wynalazek nie wywarł tak wyraźnego wpływu na rozwój techniczny, a przede wszystkim społeczny cywilizacji. To właśnie parowóz zaprzęgnięty do wagonów pełnych węgla, ziemiopłodów, wyrobów przemysłowych, a także ciągnący pociągi z mieszkańcami miast i wsi

stał się symbolem tzw. „wielkiej rewolucji przemysłowej” w XIX wieku. Trwające ponad sto trzydzieści lat niczym nieograniczone panowanie parowozu na stalowych szlakach było złotym wiekiem kolei i przemysłowego rozwoju świata. To właśnie od 19 lipca 1852 roku – od pojawienia się pierwszego pociągu w naszym mieście w życie sennego jak do tej pory miasta weszło olbrzymie ożywienie, które spowodowało jego niebywały rozwój przestrzenny i demograficzny. Rytmiczny stukot kół i dźwięk wydmuchiwanego dymu były od tej chwili dla Tczewa symbolem nowego, szybciej biegnącego czasu, w którym pokonywanie odległości przestało być problemem. Warto przytoczyć jaki wpływ miało dotarcie kolei do Tczewa na liczbę mieszkańców w naszym mieście; i tak w 1825 roku wynosiła ona tylko 2097 mieszkańców, w roku 1843 wzrosła do 3610, w roku 1846 wynosiła już 4158, a przy spisie ludności w 1858 roku (po wybudowaniu mostu) wynosiła już 5818 mieszkańców.

Początkowo projekt linii kolejowej Bydgoszcz – Tczew zakładał jej umiejscowienie niemal wzdłuż Wisły – obejmując leżące na tej trasie miasta: Nowe, Świecie, Gniew. Zamiar ten jednak spalił na panewce, gdyż naturalne ukształtowanie terenu nadwiślańskiego nie pozwoliło na jego realizację. Przeszkodę stanowił tu brzeg Wisły – wysoki i stromy często podmywany przez rzekę oraz kłopotliwe ujścia największych dopływów Wisły – Wdy i Wierzycy. Linie więc odsunięto od rzeki decydując się na Tczew jako miejsce budowy mostu przez Wisłę i przyszły węzeł kolejowy. Takie miejscowości jak Nowe, Świecie czy Gniew otrzymały połączenia kolejowe z magistralą w późniejszym czasie. I tak już dnia 1 września 1888 roku oddano do eksploatacji odcinek z Terepola Pomorskiego do Świecia dł. 6 km, 19 listopada 1904 roku oddano odcinek Twarda Góra – Nowe dł. 6 km i 5 stycznia 1905 roku oddano odcinek Morzeszczyn – Gniew dł. 12 km. Równoległe z budową linii kolejowej Bydgoszcz – Gdańsk odbywały się prace na linii Malbork – Elbląg – Braniewo. Odcinek ten długości 84 km przekazano do eksploatacji 19 października 1852 roku, a rok później doprowadzono kolej do Królewca otwierając ruch na tym szlaku 2 sierpnia 1853 roku. Oddanie całego szlaku kolejowego berlińsko-królewieckiego opóźniała budowa mostów przez Wisłę w Tczewie i Nogat w Malborku. Do czasu zakończenia robót przy mostach transport podróżnych na odcinku Tczew – Malbork odbywał się konno i promem. Zimą w okresie korzystnych warunków (silny mróz, zamrożone rzeki) podróżnych przez Wisłę i Nogat przeprawiano po lodzie na specjalnie ułożonej drewnianej jezdni dla wozów. Transport towarów nawet przy korzystnych warunkach w okresie lata trwał na tym odcinku nawet do trzech dni.

II. Budowa mostu

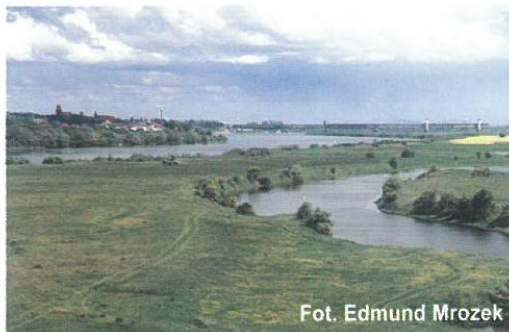
Prace przy budowie mostu w Tczewie rozpoczęto oficjalnie 8 września 1845 roku. Poprzedzone zostały one wnikliwą analizą i koniecznością regulacji Wisły i Nogatu. Komisja złożona z inspektorów do spraw budownictwa wodnego Carla Lentzego i Wiebe przedstawiła już w sierpniu 1844 roku swoje spostrzeżenia i propozycje w sprawie budowy mostu. Zaproponowali oni kompleksowe roboty regulacyjne na Wisłę i Nogacie w celu zwiększenia przepustowości obficie spływającej wiosennej lodowej kry. Taka operacja miała zapobiec w przyszłości powstawaniu zatorów lodowych, a co za tym idzie powodziom, które mogły zagrażać nowo powstałemu mostowi. Wisła była znana ze swoich wiosennych wylewów i corocznych gwałtownych spływów kry. Z tego też powodu malkontenci uważali, że budowa stałego mostu przez Wisłę jest niemożliwa. Do tej pory istniał w Tczewie tylko skromny most pontonowy, który w przypadku podniesienia się poziomu wody, czy też gwałtownego spływu kry lodowej demontowano i przechowywano w specjalnym porcie. Przejście lub przejazd po tym moście pontonowym był płatny i kosztował wtedy dwa srebrne grosze, co było jak na tamte czasy sumą niemałą.



Awers i rewers biletu na przejście lub przejazd przez most pontonowy przez Wisłę w Tczewie sprzed roku 1850 o wartości dwóch srebrnych groszy. Treść napisu: Poborca jest zobowiązany przy każdym pobraniu opłaty doręczyć i naderwać kartkę pokwitowania.

Fot. archiwum Muzeum Wisły

Aby ułatwić szybszy spływ kry lodowej oraz zredukować długość mostu na Wiśle postanowiono o zwężeniu koryta rzeki i przesunięciu wałów przeciwpowodziowych, zawężając tym samym teren zalewowy. Pierwsze projekty tczewskiego mostu Lentzego i Spittela przewidywały konstrukcję mostu wiszącego o pięciu przęsłach z rozpiętością 158,3 m każde. 19 lutego 1847 roku król Fryderyk Wilhelm IV zatwierdził projekty pod warunkiem zmniejszenia proponowanych kosztów budowy. Koszty za-



Fot. Edmund Mrozek

Panorama Tczewa z widokiem na mosty. Panorama Tczewa od strony południowej (z mostu Knybawskiego) – z lewej Wisła, z prawej widzimy stare koryto Wisły, przed regulacją jej nurtu na początku lat czterdziestych XIX wieku. W głębi widzimy zabytkowe XIX-wieczne mosty, z lewej miasto z monumentalną XIII-wieczną sylwetką tczewskiej Fary.

proponowane przez Lentzego okazały się zbyt wysokie. Szukając oszczędności poważnie rozważano propozycję zmniejszenia obciążenia konstrukcji mostu przez przeprowadzenie przez niego jedynie wagonów bez parowozu.

Początkowo istniał zamiar przerzucenia mostu przez Wisłę na południe od Tczewa w okolicy wsi Małe Czyżykowo. Został on jednak zamieniony na wniosek radcy rządowego i odpowiedzialnego za koncepcję i całkowity projekt budowy mostu Carla Lentzego – na północ w okolice Kanału Młyńskiego na Wzgórze „Zamajte”. To tutaj na lewym brzegu Wisły tzn. na brzegu tczewskim dokładnie 8 września 1845 roku wykonano pierwsze „pchnięcie rydlem”, które zapoczątkowało oficjalnie budowę mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę w Tczewie. Zniwelowano wzgórze wykonując równinę placu budowy. Jednocześnie na potrzeby budowy mostu uruchomiono w Tczewie szereg inwestycji. W Knybawie zbudowano cegielnię z szesnastoma piecami, która produkowała specjalną cegłę klinkierową w żółtym kolorze z minerału sprowadzanego spod Gniewa. Z tej cegły wniesiono bramy i wieże mostu oraz budynek dworcowy wraz z towarzyszącymi obiektami zużywając na to około 15 milionów sztuk cegieł. Materiały metalowe zabezpieczają specjalnie w tym celu zbudowana odlewnia żelaza, późniejsza „Muscata” oraz fabryka wyrobów metalowych Kelcha, późniejsza „Arkona”. Dzisiaj mieści się tu Centrum Wystawienniczo-Regionalne Dolnej Wisły, czyli budynek gdzie prezentowana jest obecna Wystawa Filatelistyczna. W 1848 roku w obiektach cukrowni mieszczących się na terenach obecnej Pomorskiej Fabryki Drożdży urządzono cementownię,



Fot. archiwum Starostwo Powiatowe w Tczewie

Carl Lentze. Ur. w 1801 r. w Soest; zm. w 1883 r. w Berlinie. Przewodniczący Królewskiej Komisji do spraw budowy mostów przez Wisłę w Tczewie i przez Nogat w Malborku; doradca w Ministerstwie Rzemiosła, Handlu i Współpracy z Zagranicą w Berlinie. Odpowiedzialny za koncepcję i całkowity projekt budowlany mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę w Tczewie.

a mechanizm mieszającego się tam młyna wykorzystano do przesiewania żwiru, mieszania betonu i zapraw oraz transportu kamieni budowlanych.

Carl Lentze jako Przewodniczący Królewskiej Komisji Rządowej do spraw budowy mostów na Wiśle i Nogacie, a zarazem Doradca w Ministerstwie Rzemiosła, Handlu i Współpracy z Zagranicą w Berlinie, aby móc lepiej nadzorować prace przy budowie mostu sprowadza się wraz z całą rodziną w roku 1845 z Berlina do Tczewa. Gdy jesienią 1845 roku przystępowano do pierwszych prac ziemnych przy budowie mostu, chyba nie przypuszczano, że tak szybko prace te zostaną wstrzymane.

Problemy gospodarczo-społeczne zmusiły króla Fryderyka Wilhelma IV dnia 6 czerwca 1847 roku do wstrzymania robót. Trzeba zaznaczyć, że prace te były już dość zaawansowane. Zatrudnionych było 7.700 pracowników po obu stronach Wisły. Szczególnie mocno zaawansowany były prace pomiarowe, wybudowano duże zaplecze do montażu przęseł i inną infrastrukturę na potrzeby budowy mostu. Po oficjalnym wstrzymaniu prac Dyrekcji udało się kontynuować roboty ziemne przy wałach i rampach oraz przy rozbudowie zaplecza, co pozwoliło na zabezpieczenie dużej części siły roboczej do późniejszych prac. Czas przerwy w budowie mostu wyszedł jednak przyszłemu mostowi tylko na korzyść. Odpo-

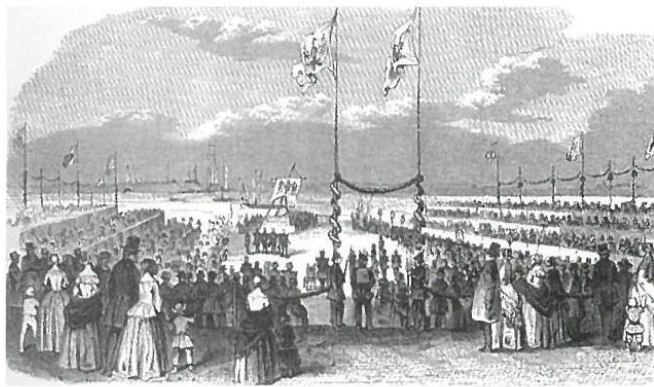


Fot. archiwum Starostwo Powiatowe w Tczewie

Widok na plac budowy mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę w Tczewie około 1850 r.

wiedziałny za budowę mostu tczewskiego Carl Lentze wykorzystał ją na podróż w 1849 roku do Wielkiej Brytanii. Jako członek trzyosobowej delegacji studiował dokładnie konstrukcje i naocznie śledził prace budowlane nowo powstających mostów „Britannia” przez cieśninę Menai oraz mniejszej konstrukcji – mostu przez rzekę Conway. Te innowacyjne projekty (pierwsze żelazne kolejowe mosty belkowe) spowodowały, że Carl Lentze porzucił swój pierwszy projekt mostu łańcuchowego i zaplanował budowę mostów w Tczewie i Malborku jako belkowe. Wprowadził jednak nieco inne rozwiązania niż ich angielskie pierwowzory. W celu uzyskania lekkiej konstrukcji i prostego montażu zdecydował się Lentze na przekrój otwarty, o konstrukcji kratowniczej, wzorowanej na amerykańskich mostach drewnianych, masowo wznoszonych od 1820 roku. Po zawężeniu koryta Wisły, przez przesunięcie wałów ustalono całkowitą długość mostu na 837,30 m wliczając w to długość konstrukcji portali. Właściwa długość mostu wytyczona pomiędzy przyczółkami miała wynieść 785,28 m, podzielona ona została na sześć równych przęseł o długości 130,88 m każde. Carl Lentze wiedział, że ta inwestycja wymaga innowacyjnego wkładu inżynierskiego i powierzył opracowanie obliczeń statycznych i szczegółowe opracowanie skomplikowanej konstrukcji przęseł – szwajcarskiemu inżynierowi rodem z ZÜRICHU – Rudolfowi Eduardowi Schinzowi. Ogólnie trzeba przyjąć stwierdzenie, że zarówno obliczenia jak i konstrukcyjne opracowania były jak na tamte czasy nowatorskie i bardzo odważne. Współczesny świat techniczny za takie je uważał – decyzja o budowie dwóch mostów kratowych dla Kolei Wschodniej na Wiśle i Nogacie o tak dużej rozpiętości była pionierska. To dokonanie zasługuje nawet dzisiaj na najwyższy podziw.

W 1851 roku po częściowym rozwiązaniu problemów gospodarczych i ustaniu niepokojów społecznych przystąpiono do kontynuowania prac przy budowie mostu w Tczewie. I tak w ramach wielkich uroczystości dnia 27 lipca 1851 roku pod budowę pierwszego filaru położono i poświęcono kamień węgielny (lapis angularis). Aktu poświęcenia dokonał biskup chełmiński Anastazy Sedlag w obecności kró-



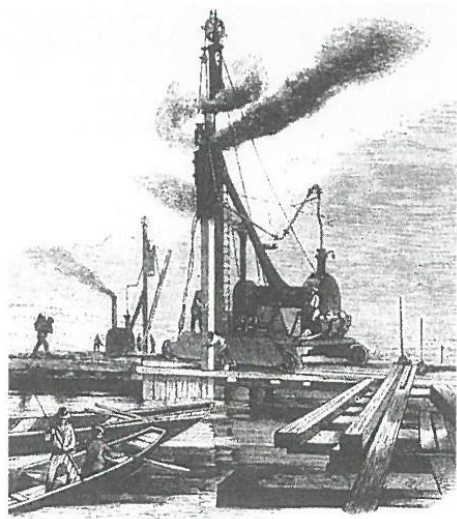
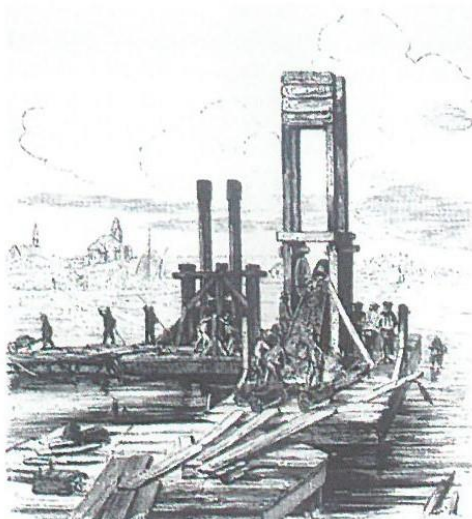
27.07.1851 r. Położenie kamienia węgielnego pod budowę mostu przez króla pruskiego Fryderyka Wilhelma IV.

Fot. archiwum Starostwo Powiatowe w Tczewie

la pruskiego Fryderyka Wilhelma IV i jego przybocznej świty ministra von Hendta i radcy rządowego Lentzego. Kamień węgielny wraz z dokumentami i pieniędzmi włożono do specjalnie wydrążonego otworu, który zamurował sam król. Podczas wykonywania dziękczynnej pieśni „Num danket alle Gott” król pruski stał bez nakrycia głowy, mimo iż padał rzęsisty deszcz.

Król pruski Wilhelm IV żywo interesował się budową mostów na Wisłę i Nogacie. Podczas uroczystego otwarcia linii kolejowej Bydgoszcz – Gdańsk dnia 6 sierpnia 1852 roku przybył specjalnym pociągiem w godzinach przedpołudniowych wraz z całą swą świtą do Tczewa. Trzygodzinną przerwę w podróży król poświęcił na wizytację budowy mostów przez Wisłę w Tczewie i przez Nogat w Malborku. Zadowolony z postępu prac wykonywanych przy mostach udał się w dalszą drogę do Gdańska, gdzie dotarł o godz. 16.30 i uroczystie dokonał otwarcia linii kolejowej z Bydgoszczy do Gdańska.

W latach 1851-1852 trwały prace nad fundamentami filarów – do ich wykopów użyto koparki parowej. Niezbędny do budowy filarów cement wypalano z lokalnych surowców w tzw. piecach „Rumforda”. Do mielenia klinieru cementowego i mieszania betonu służyła maszyna parowa o mocy 51,5 kW. Zatrudnionych przy tych pracach było około 5.300 pracowników; liczba ta spadała w okresie zniw do około 3.400. Sporym utrudnieniem było



Prace przy wykonywaniu fundamentów filarów w nurcie Wisły w latach 1851-1852. Z prawej młot parowy tzw. kafar typu Nasmyth wbija w nurt Wisły drewniane belki służące jako szalunek przyszłych filarów.

Fot. arch. Starostwo Powiatowe w Tczewie

ustawienie jednego z filarów w samym nurcie rzeki. Dokonano tego za pomocą młota parowego tzw. kafara typu „Nasmyth” – wbijając w nurt Wisły szczelną drewnianą ścianę. Potem za pomocą pływającej parowej koparki czerpakowej wybrano grunt rzeczny na pożądaną głębokość. Następnie wbito drugą, szczelną ściankę, dokładnie wokół obrysu filara. Przestrzeń pomiędzy nimi została wypełniona tworząc rusztowanie do dalszych prac. Podłoże, na którym miał powstać fundament, wzmocniono rusztem z drewnianych pali, na który zalano betonowy fundament. Trwało to dość długo, aby fundament uzyskał odpowiednią grubość. Po wypompowaniu wody z wykopu można było zacząć właściwą budowę filara. Do tych prac zużyto 257 belek o długości 50 stóp*, które były wbijane przez młot parowy na głębokość 25 stóp*. Podstawa filarów środkowych znajdowała się 10 stóp* poniżej zera na tczewskim wódzaskazie zajmując powierzchnię około 4444 stóp* kwadratowych. Do roku 1853 wykonano wszystkie filary do wysokości podparcia przeseł. Filary środkowe mają kształt łodzi o długości 26 m i szerokości 10 m. Podstawę każdego filara stanowił mur o grubości 3 m, to na nim wymurowano filar właściwy z cegły klinkierowej. U swej podstawy każdy z filarów był obłożony kamieniem ciosanym, a dodatkowo od strony południowej, czyli od strony napływu wody i przewidywanej kry lodowej – kamieniem granitowym. Także do wzmocnienia cokołów i krawędzi, zależnie od przewidywanych obciążeń, posłużono się blokami z piaskowca, bazaltu lub granitu. Materiały te były sprowadzane z daleka: bloki piaskowca pochodziły z kamieniołomów z Porta Westfalica i z okolic Minden, bloki z bazaltu pochodziły z okolic Eifel, zaś granit sprowadzano z gór Harzu i ze Śląska.

Montaż przeseł rozpoczął się w roku 1854 i odbywał się na drewnianych rusztowaniach, które oparte były na palach bądź murowanych filarach mostu. Te drewniane rusztowania były tak dokładnie zwymiarowane i wykonane, że przetrwały nawet ciężki spływ kry lodowej wiosną 1855 roku. Na przeseł użyto żelaza kowalnego, które zawierało sporo fosforu i azotu. Pierwiastki te obniżają jakość metalu, ale poprzez zanieczyszczenia powodowały jego dobrą odporność na korozję. To między innymi jest przyczyną dość dobrego stanu konstrukcji mostu po 150-ciu latach. Na potrzeby konstrukcyjne tczewskiego mostu zużyto niespełna 7.000 ton żelaza walcowanego. W połowie XIX wieku stanowiło to

* Stopa – jednostka miary długości, obowiązywała na terenie Prus – 1 stopa pruska (Preussischer Fuss) = 0,31385 m

duży problem, gdyż huty w tamtych czasach nie nadążały z produkcją. Do końca 1856 roku wykonano w całości przęsła pomiędzy filarami 1, 2 i 3. Rok później zakończono montowanie przęseł pomiędzy filarami 5, 6 i 7.

Na pasach górnych przęseł położono szyny, po których mógł poruszać się specjalny wózek inspekcyjny. Wózek ten posiadał platformy, z których można było łatwo dokonywać oględzin konstrukcji mostu lub przeprowadzać roboty naprawcze czy konserwacyjne. Jeden z takich wózków zachował się do dnia dzisiejszego. Po ukończeniu montażu przęseł dokonano niezbędnych pomiarów ugięcia wykonanych pod obciążeniem próbnym z zastosowaniem worków z piaskiem. Dały one zadowalające wyniki. Obciążenie 457 kg/m^2 spowodowało elastyczne ugięcie 10 mm. Nic już nie stało na przeszkodzie, aby oddać most do eksploatacji. W ostatnim roku budowy mostu tj. 1857 roku ułożono tor ostatniego odcinka o dł. 18 km linii kolejowej berlińsko-królewieckiej łączący mosty w Tczewie i Malborku. Ukończenia budowy mostu nie doczekał jeden z jego głównych budowniczych, odpowiedzialny za obliczenia i szczegóły



Fot. archiwum Starostwo Powiatowe w Tczewie

Jedyny zachowany do dzisiaj specjalny wózek inspekcyjny zamontowany na specjalnych szynach na górnych przęsłach mostu kolejowo-drogowego.

konstrukcyjne szwajcar Rudolf Eduard Schinz. Zmarł on na udar mózgu jeszcze w czasie prac budowlanych w 1855 roku. Został pochowany na cmentarzu protestanckim w Tczewie. Ówczesne władze pruskie w uznaniu jego niepodważalnych zasług przy budowie mostu ufundowały mu granitowy nagrobek. Niestety, po drugiej wojnie światowej podczas likwidacji większej części cmentarza protestanckiego w Tczewie ówczesne władze nie pomyślały, aby ekshumować zwłoki i przenieść jego nagrobek w inną część cmentarza. Tak więc dokładne miejsce pochówku szwajcarskiego konstruktora zabytkowego tczewskiego mostu owiane jest tajemnicą. Można tylko przypuszczać, że znajduje się gdzieś w obrębie obecnego Skweru im. M. Kopernika. Zgon szwajcarskiego konstruktora Rudolfa E. Schinza, to nie jedyna ofiara śmiertelna przy budowie tczewskiego mostu. Praktycznie sześćioletni okres budowy – nad wyraz krótki jak na te czasy – pochłonął również życie siedmiu robotników.

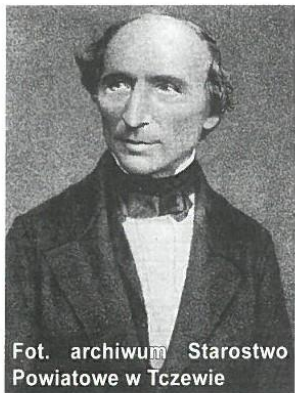


Fot. archiwum Starostwo
Powiatowe w Tczewie

Rudolph Eduard Schinz

ur. 1812 r. Zürich; zm. 1855 r. Tczew, szwajcarski inżynier, główny konstruktor i odpowiedzialny za wszystkie obliczenia i szczegóły konstrukcyjne mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę w Tczewie.

Kolej rozpoczęła użytkowanie mostu jeszcze przed całkowitym zakończeniem budowy filarów i ich zwieńczeń nad poziomem ławy łożyskowej. Tym samym została zamknięta ostatnia luka na linii kolejowej pomiędzy Tczewem i Malborkiem i szerzej pomiędzy Berlinem i Królewcem. Po sześciu latach budowy od wmurowania kamienia węgielnego na moście ukazał się pierwszy pociąg. Tłumy tczewian zgromadzone na brzegu rzeki znowu wiwotały. Było się z czego cieszyć. Wtedy 12 października 1857 roku most nie miał sobie równego w Europie. Jego długość razem z przyczółkami wynosiła 837,30 metrów – rzeczywista długość konstrukcji bez przyczółków wynosiła 785,28 metrów. Całkowity koszt budowy mostu zamknął się w kwocie 4 milionów talarów.



Fot. archiwum Starostwo Powiatowe w Tczewie

Friedrich August Stüler

ur. 1800 Mühlhausen w Turyn-gii; zm. 1865-Berlin. Członek Techniczno-Budowlanej Rady w ministerstwie w Berlinie, główny projektant portali i wież na moście kolejowo-drogowym przez Wisłę w Tczewie.

III. Wygląd mostu

Budowę filarów i przyczółków zakończono w 1858 roku. Swoją formę zawdzięczają wybitnemu architektowi Friedrichowi Augustowi Stülerowi członkowi Techniczno-Budowlanej Rady w ministerstwie w Berlinie. To właśnie on zaprojektował bramy, wieże i portale na obydwu mostach na Wiśle i Nogacie. Most kolejowo-drogowy przez Wisłę w Tczewie był wówczas najdłuższym mostem na kontynencie europejskim. Stał na pięciu filarach – podporach. Zdo-biło go pięć par okrągłych wież o wysokości prawie

12 m zbudowanych w stylu zachodnio-europejskich donżonów (dwie pary zachowały się do

dzisiaj). Na krawędziach obu przyczółków zbudowano dwie bramy wjazdowe w stylu neogotyckim upiękzone portalami wraz z dwiema parami wież kwadratowych. Do budowy murów bram oraz portali wykorzystano żółtą cegłę produkowaną w cegielni w Knybawie, zaś do elementów dekoracyjnych używano piaskowca.

Na obydwu portalach umieszczono dwie płaskorzeźby o wymiarach 7 m szerokie i 4 m wysokie. Wykonane one były w Berlinie przez Schievelbeina, a wypalane u Marcha w Scharlottenburgu. Płaskorzeźbę na zachodnim portalu od strony Tczewa – umieszczono w 1860 roku, a obrazowała ona otwarcie mostu przez króla pruskiego (zdarzenie takie nie ma odpowiednika w rzeczywistości). Tę płaskorzeźbę wykonał rzeźbiarz Gustaw Blaser.



Fot. Adam Murawski

Jedna z dwóch par neogotyckich wież, zbudowanych w stylu zachodnioeuropejskich donżonów, które zachowały się do dnia dzisiejszego.

Przedstawiała ona króla Fryderyka Wilhelma IV siedzącego na koniu. Z lewej strony króla delegacja ludzi z czterema książętami, po prawej zaś główny budowniczy Carl Lentze z planami w ręku, dalej w powitalnym geście Minister Finansów von der Heydt. Poniżej patrzący na króla inżynier Rudolf Eduard Schinz. Napis pod płaskorzeźbą mówi: „Pod rządami Fryderyka Wilhelma IV, rozpoczęto XXVII lipca MDCCCLI i oddano XII października MDCCCLVII”.



Płaskorzeźba Gustawa Blasera umieszczona na zachodnim portalu bramy wjazdowej mostu kolejowo-drogowego w Tczewie w 1860 r.

Fot. archiwum Starostwo Powiatowe w Tczewie

Płaskorzeźbę na wschodnim portalu zaprojektował rzeźbiarz Hermann Schievelbein – została ona umieszczona na portalu w 1859 roku. Płaskorzeźba przedstawiała historyczny wątek związany z Zakonem Krzyżackim – nawracanie ujarzmionych Litwinów przez Mistrza Krzyżackiego Winricha von Kniprode, który przyjmuje korzającego się przed nim księcia litewskiego Kiejstuta. Pod tą płaskorzeźbą umieszczono napis: „Na pamiątkę dni największego rozkwitu Zakonu Krzyżackiego w Prusach za panowania Mistrza Winricha von Kniprode”. Po przyłączeniu tych terenów do Polski w 1920 roku oba portale zostały usunięte w 1929 roku. Po ukończeniu i oddaniu do eksploatacji obu mostów

– na Wiśle i Nogacie dnia 27 października 1857 roku nastąpiło uroczyste oddanie całej linii kolejowej Berlin – Królewiec. Budowa całej Kolei Wschodniej – Ostabahn została zakończona, a Tczew znalazł się w centrum zainteresowania całej Europy.



Płaskorzeźba Hermanna Schievelbeina umieszczona na wschodnim portalu bramy wjazdowej mostu kolejowo-drogowego w Tczewie w 1859 r.

Fot. archiwum Starostwo Powiatowe w Tczewie

Po roku od wybudowania mostu, oddano do użytku wspaniały dworzec kolejowy, jeden z najwspanialszych w ówczesnej Europie. Wnętrze dworca wyłożone było specjalnymi lustrami na wszystkich ścianach, które współgrając z jedną półkolistą ścianą całkowicie ulaną ze szkła sprawiało wrażenie takie, że podróżni z każdego miejsca gdziekolwiek by nie patrzyli, zawsze widzieli cały most. Razem z dworcem wzniesiono również budynek poczty dworcowej, w którym zainstalowano urząd pocztowo-telegraficzny wyposażony w aparaturę typu Siemens – wówczas najnowocześniejszy i najszybciej działający środek łączności. W roku 1867 tczewski urząd pocztowo-telegraficzny wysłał i przyjął 6400 depech. Tczew wiodący jeszcze do roku 1850 małomiasteczkowy tryb życia, stał się jednym z najważniejszych węzłów kolejowych w Polsce.

Most kolejowo-drogowy przez Wisłę w Tczewie – wspaniały zabytek niemieckiej sztuki inżynierskiej – sprawiał wrażenie kratownicowego pudła. W środku tego ażurowego tunelu metalowego biegł pojedynczy tor kolejowy, a po jego bokach znajdowały się jezdnie niczym nie oddzielone. Jezdnie te tworzyły bale drewniane ułożone pomiędzy i poza szynami. Na zewnątrz mostu biegły dwa chodniki dla pieszych o szerokości prawie 1 metra. Most w swych założeniach był mostem kolejowo-drogowym. W przerwach pomiędzy kursowaniem pociągów odbywał się normalny ruch drogowy i pieszy. Tak więc przed planowym przejazdem pociągu przez most zamykano go dla ruchu drogowego i opróżniano z wszelkich innych pojazdów i pieszych. Przy danej długości mostu 837,30 m zamknięcie trwało około 30 minut. Było to dość uciążliwe, szczególnie dla rolników z Żuław chcących jak najszybciej przetransportować swoje ziemiopłody mostem do Tczewa. Sytuacja stawała się jeszcze trudniejsza w kolejnych latach na skutek wzrostu intensywności ruchu kolejowego.

Dlatego też pojawiały się powtarzające i coraz bardziej naglące petycje do króla, aby zajął się usunięciem tych niedogodności. Rozwiązaniem tego problemu było wybudowanie drugiego mostu przez Wisłę przeznaczonego już tylko do ruchu kolejowego.

Nowy, znacznie potężniejszy, całkowicie metalowy most kolei dwutorowej wybudowany został w latach 1888-1891. Konstrukcyjnie był podobny do swego starszego brata. Miał taką samą ilość filarów i taką samą rozpiętość, biegł 40 metrów na północ, równoległe do sławnego mostu kratownicowego, który został przeznaczony wyłącznie do ruchu kołowego i pieszego. Odpowiedzialnym za projekt drugiego mostu był Johann Wilhelm Schwedler, zaś szczegółami konstrukcyjnymi, kontrolą obliczeń i wykonawcą konstruk-



Brama wjazdowa na most kolejowo – drogowy przez Wisłę od strony Tczewa wraz z zachodnim portalem około 1861 r. Na pierwszym planie widać pojedynczy tor kolejowy biegnący środkiem mostu.

Fot. archiwum Starostwo Powiatowe w Tczewie

cji był Georg Christoph Mehrrens. Projektantem bram wjazdowych i portali drugiego mostu był Johann Eduard Jacobsthal. Szybka budowa tego nowego mostu kolejowego wiązała się z uruchomieniem najbardziej luksusowego pociągu o nazwie „Balt-Orient Ekspres”, który kursował od 1896 roku trzy razy w tygodniu na trasie Paryż – Berlin – Poznań – Tczew – Królewiec – Tallin – Sk. Petersburg. Ekspres ten był ciągniony przez 10-metrowy, 40-tonowy parowóz francuski „Nord” specjalnie skonstruowany do tego pociągu. Został on później wyparty przez dłuższe i dwa razy cięższe niemieckie „Schwartzkopffy” o kształcie rakiety. W składzie „Balt-Orient Ekspres” był jeden wagon pocztowo-bagażowy, dwa lub trzy wagony sypialne – później jeszcze dołączano wagon restauracyjny. Ten międzynarodowy kurier przejeżdżał przez Tczew do wybuchu pierwszej wojny światowej. Powrócił na żelazny szlak po 1926 roku lecz kursował tylko do Tallina, bo międzynarodowe pociągi nie przekraczały wówczas granic ZSRR. Zabór pruski charakteryzował się najgęstszą siecią kolejową, ich linie miały najlepsze parametry techniczne tak w planie jak i w profilu. Sprzyjało to osiągnięciu dużych jak na koniec XIX i początek XX wieku prędkości. Najszybsze pociągi kursowały na liniach Berlin – Wrocław – Katowice i Berlin – Królewiec („Ostbahn”). Za najszybszy pociąg do roku 1914 należy pociąg D8 relacji Eydkuhnen (granica z Rosją) – Berlin z postojami w Królewcu, Elblągu i Tczewie (gdzie włączano wagony do Sopotu, a włącza-

no natomiast grupę wagonów Gdańsk – Berlin, cała ta operacja trwała tylko 8 minut). Przeciętna prędkość na trasie Królewiec – Berlin długości 590,1 km wynosiła 79,4 km/h, a na poszczególnych odcinkach zaś odpowiednio:

Królewiec – Elbląg dł. 116,7 km w 1 godz. 21 min – 86,4 km/h

Elbląg – Tczew dł. 46,5 km w 35 min – 79,7 km/h

Tczew – Piła dł. 180,4 km w 2 godz. 17 min – 79,0 km/h

Piła – Berlin dł. 246,5 km w 2 godz. 57 min – 83,5 km/h.

Warto dodać, że pociąg D8 bił na głowę nawet słynny „Balt-Orient Ekspres” relacji Sk. Petersburg – Paryż. Inny szybki pociąg to D18 relacji Konstantynopol – Berlin, który odcinek z Wrocławia Gł. do Frankfurtu dł. 248,3 km pokonywał w czasie 2 godz. 59 min., co dawało przeciętną 83,7 km/h. Te znaczące jak na rok 1914 osiągnięcia kolei pruskich wynikały niewątpliwie z dogodnego ukształtowania linii kolejowych (linie Berlin – Śląsk i Berlin – Prusy Wschodnie prowadziły po terenach nizinnych) jak i z doskonale zaprojektowanych parowozów pośpiesznych S3 i pochodnych, a później parowozów S10.

Kiedy w 1888 roku skutek przerwania wałów na Nogacie nastąpiła wielka powódź, zaczęto myśleć o nowej regulacji Nogatu i Wisły. W Tczewie postanowiono przesunąć wały przeciwpowodziowe do swego pierwotnego położenia z 1845 roku, aby powiększyć teren zalewowy i być przygotowanym na przyjęcie większej ilości wody.

Było to spowodowane wybudowaniem śluzy na Nogacie przy Szpicu Mątawy. Skutkiem tego było przedłużenie obu mostów tczewskich o około 250 m, które nastąpiło w 1912 roku. Dokonano tego za pomocą trzech kratownicowych przęsł o równoległych pasach. Całkowita długość mostu wynosiła teraz 1.030,08 metra.

Wracając do opisu wyglądu mostu kolejowo-drogowego to można było zauważyć, że most tczewski sprawiał wrażenie kratowniczowego pudła, cztery ściany wykonane z lekkiej ażurowej kraty sprawiały wrażenie tunelu o szerokości 6,43 m. Dwuprzęsłowe odcinki mostu były na swej środkowej podporze ustawione nieprzesuwnie. Na obydwu końcach zamontowano łożyska rolkowe umożliwiające swobodne przesunięcia i odkształcenia powstające pod wpływem zmian temperatury.

Dokładny opis mostu możemy znaleźć w opracowaniu dr Preussa pt. „Historyczne osobliwości Tczewa” wydanej nakładem A.W. Kafemanna z roku 1860 z okazji 600-lecia miasta Tczewa. Jako naoczny świadek budowy mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę w Tczewie dr Preuss dokładnie i bardzo

fachowo opisuje wygląd tej budowli, która rozświetliła Tczew w całej Europie. Ciężar konstrukcji metalowej wynosił około 7.000 ton. Most był malowany dwukrotnie czerwoną farbą miniową w celu zabezpieczenia go przed korozją. Całkowita powierzchnia do pomalowania wynosiła – bagatela $3\frac{3}{4}$ hektara. Jednak nie rdza sprawiła, że ten jeden z najwspanialszych zabytków inżynierii budowlanej XIX wieku nie przetrwał w nienaruszonym stanie do dzisiejszych czasów. Sprawiała to II wojna światowa.



*Awers i rewers medalu wybitego z okazji
600 – lecia Tczewa w 1860 r.
Na jednej ze stron medalu widzimy wizerunek mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę w Tczewie.*

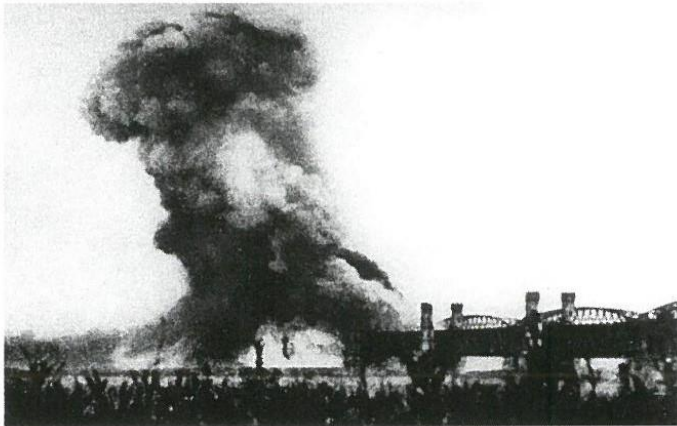
Fot. Edmund Mrozek

IV. Tczewski most w okresie II wojny światowej

W planach hitlerowskiej agresji na Polskę w 1939 roku tczewskie mosty zajmowały bardzo ważne miejsce i na strategicznych mapach wojskowych oznaczone były szczególnym symbolem. Niemiecka akcja wojskowa pod kryptonimem „Aktion Zug”, czyli „Akcja pociąg” miała za zadanie błyskawiczne opanowanie i zachowanie w stanie nienaruszonym strategicznych mostów przez Wisłę w Tczewie. Trzeba wspomnieć, że po zakończeniu I wojny światowej Traktat Wersalski przyniósł zmianę granic byłych Prus Zachodnich. Od roku 1920 tereny na zachód od Wisły, w tym Tczew należały do Polski. Tereny Żuław, leżące pomiędzy Wisłą i Nogatem należały do Wolnego Miasta Gdańska. Na wschód od Nogatu, tak jak przed I wojną światową rozciągały się tereny Prus Wschodnich. Cały ruch kolejowy pomiędzy Malborkiem i Tczewem kontrolowany był przez Polskie Koleje Państwowe. Wjazd na most kolejowy przez Wisłę w Tczewie od strony Lisewa był nie tylko ograniczony semaforem, ale również i specjalną zaporą stalową zamontowaną tu w marcu 1939 roku, która była otwierana przez żołnierzy 2 Batalionu Strzelców pełniących tu służbę na posterunku granicznym. Niemiecka „Akcja Zug” miała za zadanie błyskawiczne opanowanie mostów w Tczewie w celu przerzucenia niemieckich jednostek z Prus. Po odcięciu „Pomorskiego Korytarza” wojska niemieckie miały zaatakować Polskę od północy. Niemiecki wywiad doskonale wiedział, że tczewskie mosty są zaminowane i gotowe do wysadzenia. Ich podstępny plan opanowania mostów w stanie nienaruszonym uwzględnił istotny element zaskoczenia.

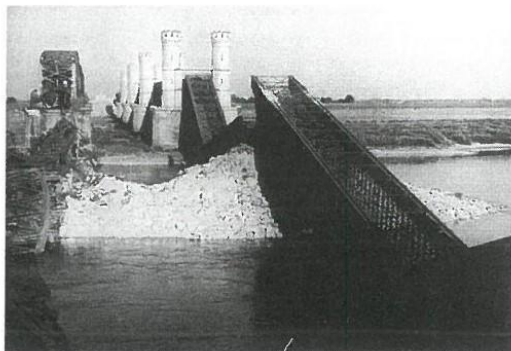
Za tranzytowym pociągiem towarowym nr 963 prowadzonym parowozem Ty23 – 521 obsadzonym niemiecką drużyną trakcyjną przebraną w mundury polskich kolejarzy, jechał mały motorowy wóz pancerny, a za nim w odległości 100 metrów pociąg pancerny. Niemcy planowali wykorzystując element zaskoczenia szybko przejechać przez most, zająć stację kolejową wraz z mostem i opanować miasto. Drugą częścią niemieckiego planu był zmasowany atak powietrzny niemieckich bombowców i myśliwców oraz precyzyjne zbombardowanie tczewskiego dworca w celu zniszczenia detonatorów i przewodów łączących poszczególne ładunki wybuchowe założone na poszczególnych filarach mostu. Niemiecki plan spalił jednak na panewce dzięki spostrzegawczości i czujności polskich kolejarzy z Szymankowa i celników z Malborka. Po ostrzeżeniu przez inspektora celnego z Kałdowa, Stanisława Szarka, zawi-

dowca stacji w Szymankowie, Paweł Szczeciński, kieruje niemiecki pociąg pancerny na boczny tor. Niemcy po czasie orientują się w sytuacji, a wycofanie pociągu i skierowanie na właściwy tor zabiera im prawie pół godziny. Sprawia to, że ostrzeżona w porę obsada wojskowa 2 Batalionu Strzelców z Tczewa na moście przez Wisłę ma czas na przygotowanie się do obrony mostu. Pełniący służbę na posterunku w Lisewie dyżurny ruchu Brunon Tysarczyk ustawia semafor na sygnał „stój”, a stalowa zaporą na moście zostaje zamknięta. Gdy pociąg tranzytowy nr 963 zatrzymuje się przed semaforem w Lisewie z jego wagonów wybiegają SS-mani i żołnierze Selbstschutzu z zamiarem opanowania mostu. Polska załoga nie daje się zaskoczyć. Zaciekle bronią mostów mimo, że niemieckie wojsko ma wsparcie w lotnictwie. Pierwsze bomby II wojny światowej spadają zatem na Tczew. Jest godzina 4.34, dopiero 11 minut później o godz. 4.45 spadną pierwsze bomby na Westerplatte. Jak wynika z powyższego wbrew utartym stereotypom II wojna światowa rozpoczęła się właśnie w naszym mieście Tczewie, a nie na Westerplatte. Do walczących zaciekle polskich żołnierzy około 5.15 przybywa dowódca 2 Batalionu Strzelców, ppłk Stanisław Janik i po zapoznaniu się z sytuacją rozkazuje ppor. Walentemu Faterkowskiemu o wycofaniu żołnierzy ze wschodniego przyczółku mostu i wydaje rozkaz wysadzenia mostów. Wykonał go ppor. Norbert Juchtman około godz. 6.10 wysadzając przyczółek wschodni, około godz. 6.40 zdetonowano zaś przyczółek zachodni od strony Tczewa. Jak solidnie był wykonany most może świadczyć to, iż po wysadzeniu stalowa konstrukcja prześel przełamała się wprawdzie na pół,



01.09.1939 r. Tczewski most w czasie wysadzenia zachodniego końca.

Fot. archiwum Józefa Golickiego



01.09.1939 r. Widok na wysadzone mosty z zachodniej strony od Tczewa.

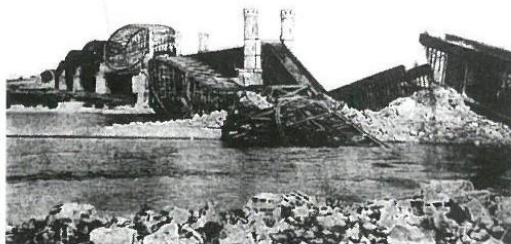
Na zdjęciu widoczne wysadzone filary oraz przełamane w pół pierwsze i drugie przęsło mostu kratownicowego.

Fot. archiwum Józefa Golickiego



01.09.1939 r. Wysadzone pierwsze przęsło mostu kratownicowego, przełamano się w pół i wpadło do nurtu Wisły.

Fot. archiwum Józefa Golickiego



01.09.1939 r. Widok na zniszczone tczewskie mosty od strony północno-zachodniej.

Fot. archiwum Józefa Golickiego

ale ich połowy zostały nienaruszone. Zniszczone zostały natomiast filary soczewkowe oraz portale: wschodni i zachodni. Niemieccy okupanci zdając sobie sprawę z wielkiego znaczenia strategicznego tczewskich mostów bardzo szybko przystąpili do naprawy wysadzonych przez tczewskich saperów mostów. Dotyczyło to przede wszystkim nowszego mostu kolejowego wybudowanego w latach 1888-1891. Już po około sześciu tygodniach przywrócono tu ruch kolejowy po wybudowaniu prowizorycznego jednotorowego mostu pomocniczego ustawionego na drewnianych podporach ponad nurtem Wisły. Całkowity remont tego mostu ukończono po roku we wrześniu 1940 roku montując brakujące kratownice i przywracając dwutorowy szlak na moście. Starszy most, ten z 1857 roku, który służył wtedy już tylko do prowadzenia ruchu drogowego i pieszego w czasie II wojny światowej nie został odbudowany, ponieważ nie miał on wówczas większego znaczenia strategicznego.

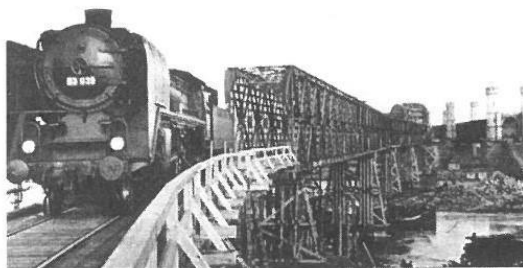
Pomyślano tylko o pieszych chcących przekraczać most i dla nich to zbudowano drewnianą kładkę wzdłuż mostu kolejowego na pierwszych dwóch przęsłach, która została połączona 30-me-

trowym tymczasowym drewnianym przesłem przy trzeciej parze filarów ze starym mostem drogowym. Jeszcze w 1941 roku ukazał się raport O. Eiselina przedstawiający sprawę ochrony tczewskich mostów oraz wskazujący konieczność rekonstrukcji lub odnowienia i konserwacji starego mostu tczewskiego, nie tylko z powodów ekonomicznych, ale przede wszystkim historycznych. Niestety, tych zamierzeń nigdy nie wprowadzono w życie. Co gorsze – tczewskie mosty zostały ponownie wysadzone i kompletnie zniszczone. W miarę zbliżania się końca wojny i wycofywania się armii niemieckiej na zachód przed wojskami radzieckimi oddziały saperów Wehrmachtu dnia 8 marca 1945 roku dokonały znowu wysadzenia w powietrze mostów tczewskich.



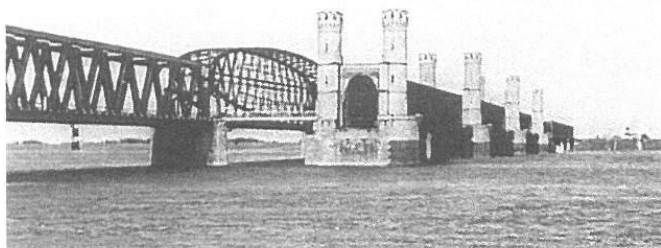
Wrzesień 1939 r. Niemcy przystępują do usuwania szkód i remontu mostów.

Fot. archiwum Józefa Golickiego



Po około sześciu tygodniach od wysadzenia tczewskich mostów przez polskich saperów niemiecki okupant przywrócił ruch kolejowy na szlaku Tczew – Malbork budując tymczasowy most na drewnianych podporach odchylony od pierwotnego.

Fot. archiwum Starostwo Powiatowe w Tczewie



Odbudowany przez Niemców most kolejowy z drewnianym; zewnętrznym chodnikiem dla pieszych oraz drewnianą kładką łączącą ten most z dawnym mostem kolejowo-drogowym przy trzeciej parze filarów.

Fot. archiwum Starostwo Powiatowe w Tczewie

V. Powojenna odbudowa i terażniejszość mostu

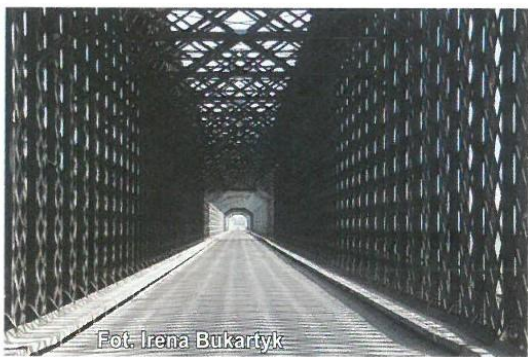
Powojenna polska odbudowa tczewskich mostów odbywała się wieloetapowo i pokonywała wiele trudności. Wszak tczewski węzeł kolejowy, jego infrastruktura, w tym mosty zostały zniszczone w około 90%. Efekty tej odbudowy każdy może zobaczyć dzisiaj i porównać z pierwowzorem z 1857 roku. Z zabytkowego mostu pozostały jedynie trzy oryginalne przęsła starego mostu kratownicowego wraz z dwoma filarami i stojącymi na nich dwiema parami wież neogotyckich z żółtej klinkierowej cegły. Trzecia i czwarta para wież została zdemontowana zaraz po zakończeniu działań wojennych z powodu złego stanu technicznego. Obecnie most składa się z czterech różnych części, z których możemy odczytać jego tragiczną historię. Pierwsze dwa przęsła od strony zachodniej (od Tczewa) na nurcie Wisły, to przęsła pochodzące z angielskiego mostu wojskowego (ESTB) systemu Baileya. Są bardzo wąskie i ruch drogowy odbywa się po nich wahadłowo; jednokierunkowo. Dalej na wschód mamy właśnie trzy oryginalne przęsła mostu kratownicowego z 1857 roku. Następnie przeszło kratowe dolne, na specjalnych podporach z możliwością jazdy górą i ostatnie trzy przęsła (od strony Lisewa) pochodzą z roku 1912, kiedy to przedłużano most.

Dzisiaj zabytkowy most tczewski łączący nasze miasto z Lisewem spełnia jedynie lokalne znaczenie. Praktycznie cały ruch drogowy pomiędzy Tczewem i Malborkiem przejął most knybawski. Było to bardzo ko-



Fot. Adam Murawski

Dzisiejszy widok na dawny most kolejowo – drogowy obrazujący różnorodność metalowych przęseł jakie zastosowano podczas wieloletniej odbudowy przez Polskę po zakończeniu II wojny światowej. W głębi dwie pary neogotyckich wieżyczek z 1858 roku wraz z oryginalnymi przęsłami kratownicowymi z 1857 r.



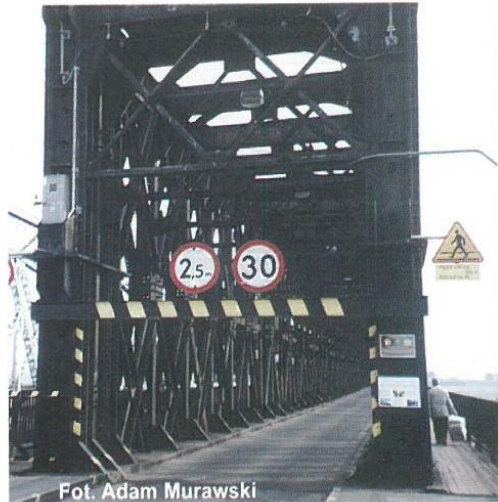
Fot. Irena Bukartyk

Tak wygląda dzisiaj jedno z oryginalnych przęseł tczewskiego mostu.

rzystne dla naszego zabytkowego mostu. Z powodu braku funduszy na niezbędne remonty i prace konserwacyjne nie sprostałby on dzisiejszemu natężeniu ruchu. Nie mówiąc już o odbudowie mostu, wież neogotyckich, bram wjazdowych oraz portali i wyglądu z 1857 roku, jak się co niektórym marzy. Jednak ten unikatowy obiekt, powinien zasługiwać na lepsze traktowanie. Zabytkowy most tczewski w czasach jego powstania był traktowany jako obiekt dumy nie tylko Tczewa. Dzięki niemu nasze miasto znane było w całej Polsce i Europie. Stanowi on unikatowy zabytek rozwoju europejskiej myśli technicznej i sztuki inżynierskiej XIX wieku.

Nie jest przypadkiem, że 14 maja 2004 roku tczewski most został uznany przez Amerykańskie Stowarzyszenie Inżynierów Budownictwa i wpisany na listę Międzynarodowych Zabytków Inżynierii Budowlanej.

O tym fakcie informuje specjalna tablica umieszczona przy wjeździe na most od strony Tczewa. Uroczystego odsłonięcia tablicy dokonali w dniu 24 września 2004 roku starosta powiatu tczewskiego – Marek Modrzejewski, profesor Janusz Rachoń – rektor Politechniki Gdańskiej oraz Patrick Lahney – attache do spraw kulturalnych w Ambasadzie USA. Warto dodać, że tczewski most przez Wisłę jest pierwszym w Europie Centralnej i Wschodniej wpisany na listę takich wspaniałych zabytków, jak chociażby wieża Eiffla.

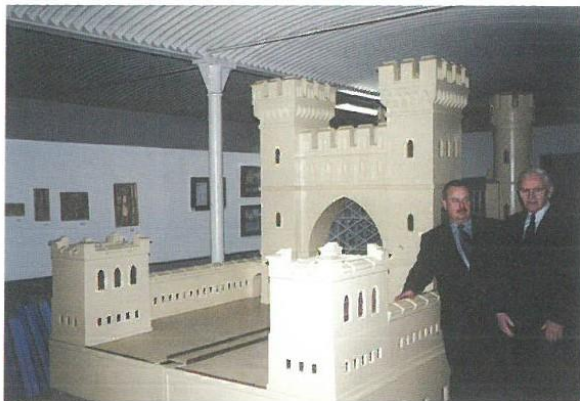


Wjazd na dawny most kolejowo – drogowy od strony zachodniej, czyli od Tczewa. Z prawej na przęsle pochodzącym z angielskiego mostu wojskowego (ESTB) systemu Baileya widzimy tablicę upamiętniającą wpisanie tczewskiego mostu na listę Międzynarodowych Zabytków Inżynierii Budowlanej.



Tablica upamiętniająca wpisanie 14.05.2004 r. tczewskiego mostu kolejowo-drogowego z 1857 r. na listę Międzynarodowych Zabytków Inżynierii Budowlanej przez Amerykańskie Stowarzyszenie Inżynierów Budownictwa.

Fot. Adam Murawski



Makieta tczewskiego mostu kolejowo-drogowego z 1857 r. wykonana przez uczniów Technikum Kolejowego w Tczewie podczas ekspozycji w „Muzeum Wisły” 20.04.2001 r. Na zdjęciu od prawej: Edmund Mrozek i Adam Murawski.

Fot. archiwum autora

Jednak od zakończenia II wojny światowej most nigdy nie był poddany kapitalnemu remontowi, a rzadkie naprawy wykonywano sporadycznie i w nie wystarczającym zakresie. Potrzebna jest promocja i próby pozyskania funduszy na renowację i odbudowę mostu. W 2000 roku uczniowie Technikum Kolejowego w Tczewie pod kierunkiem swego nauczyciela zawodu Krzysztofa Torłopa oraz Stanisława Chromika wykonali makietę tczewskiego mostu kolejowo-drogowego z 1857 roku. Była ona prezentowana przez kilka miesięcy w Muzeum Techniki w Warszawie, potem eksponowana w Muzeum „Wisły” w Tczewie oraz Muzeum Techniki w Berlinie.



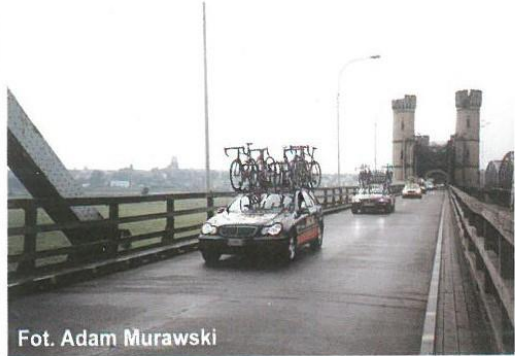
Fot. Adam Murawski

Peleton 160 kolarzy 62 Tour de Pologne przejeżdżając dnia 12.09.2005 r. przez tczewski most sprawił, że dzięki przekazowi telewizyjnemu nasz most oglądany i podziwiany był w całej Polsce i Europie.

Na ciekawy sposób promocji naszego zabytkowego mostu wpadł prezydent naszego miasta – Zenon Ody wraz z Dyrektorem sportowym i organizatorem Tour de Pologne – Czesławem Langiem. Dzięki ich staraniom pierwszy etap Gdańsk – Elbląg kolarskiego 62 Tour de Pologne prowadził przez Tczew właśnie zabytkowym mostem z 1857 roku. Dnia 12 września 2005 roku nie tylko mieszkańcy Tczewa, ale również i kibice kolarstwa z całej Polski czy Europy dzięki prze-

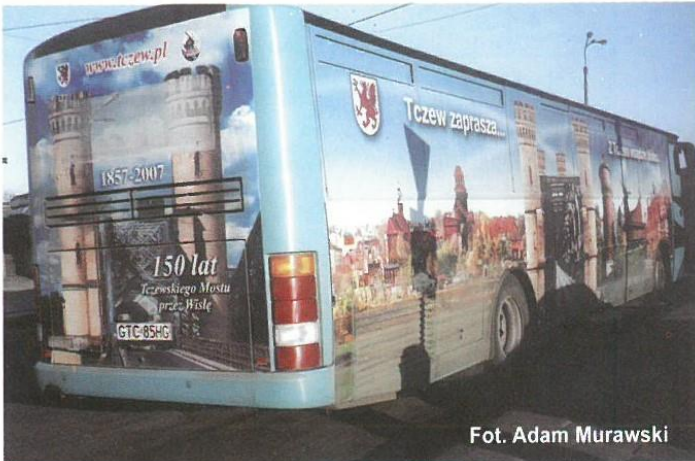
kazom telewizyjnej TV 1 lub „Euro Sportu” mogli śledzić zmagania 160 najlepszych kolarzy z zawodowego peletonu oraz podziwiać tczewski most – wspaniały zabytek z XIX wieku. Z kronikarskiego obowiązku trzeba zaznaczyć, że pierwszym kolarzem przejeżdżającym przez most był Francuz – Freddy Bichot z zawodowej grupy Francaise Des Jeux, za nim z kilkudziesięciosekundową stratą pojawił się cały peleton 62 Tour de Pologne.

Zbliżający się jubileusz 150-lecia tczewskiego mostu zmobilizował również do ciekawej inicjatywy Zakład Komunikacji Miejskiej – firmę „CONNEX” (od 5 marca 2007 r. firma ta nosi nazwę ZKM VEOLIA TRANSPORT). Na jednym ze swych autobusów umieścili fotografię zabytkowego mostu wraz ze stosownym napisem „150 lat mostu przez Wisłę w Tczewie”. Autobus ten kursuje od stycznia tego roku przeważnie na linii nr 50 Tczew – Gdańsk i stanowi swoistą reklamę oraz promocję naszego zabytkowego mostu, nie tylko w naszym mieście, ale również w Gdańsku.



Fot. Adam Murawski

Kolumna wozów technicznych 62 Tour de Pologne przejeżdża przez zabytkowy tczewski most.



Fot. Adam Murawski

Autobus Zakładu Komunikacji Miejskiej firmy „ZKM VEOLIA TRANSPORT” jeżdżący na trasie Tczew – Gdańsk przypomina wszystkim o 150. rocznicy oddania do eksploatacji mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę w Tczewie.

Wiele słów uznania za próby uratowania i zachowania dla przyszłych pokoleń tego jedynego w swym rodzaju pomnika europejskiej techniki inżynierskiej XIX wieku należą się naszym władzom samorządowym miasta i powiatu tczewskiego, Politechnice Gdańskiej, organizacjom społecznym i prywatnym osobom. Nie ustają one w próbach pozyskania środków finansowych na dalszą konserwację i odbudowę mostu. Należy tu wymienić przede wszystkim byłego starostę powiatu tczewskiego – Marka Modrzejewskiego, byłego wicestarostę Mariusza Wiórka, byłego przewodniczącego, a obecnie wiceprzewodniczącego Rady Powiatu – Stanisława Ackermana, prezydenta miasta Tczewa – Zenona Ody, wiceprezydenta Zenona Drewę, obecnego starostę powiatu tczewskiego – Witolda Sosnowskiego, Towarzystwo Miłośników Ziemi Tczewskiej z Prezesem – Eleonorą Lewandowską i Honorowym Prezesem tego Towarzystwa – Czesławem Glinkowskim, a także radnych naszego miasta z Kazimierzem Ickiewiczem i Krzysztofem Kordą oraz Przewodniczącym Rady Miasta – Włodzimierzem Mroczkowskim na czele.

Nie należy zapominać o naszych niemieckich przyjaciółach, którzy sprzyjają idei odbudowy zabytkowego mostu – to panowie: Wieland Ramm, Herbert Ricken, Karl – Ernst Maedel czy Christoph Groh. Przerzucenie kosztów utrzymania i konserwacji mostu tylko i wyłącznie na Starostwo Powiatowe w Tczewie wydaje się nie do zaakceptowania. Potrzeba tu środków finansowych i wsparcia władz centralnych i wojewódzkich, a także pozyskania funduszy z Unii Europejskiej.

Jako czynny maszynista często prowadzę pociągi przez most kolejowy przez Wisłę w Tczewie. Z pewną nostalgią i zarazem żalem nad niszczącym zabytkiem zawsze patrzę na położony nieopodal na południe zabytkowy most z 1857 roku. Zastanawiam się czy kiedykolwiek zostanie on odrestaurowany do takiego wyglądu jaki miał w połowie XIX wieku. Mam nadzieję, że znajdą się środki finansowe na ten cel, że wróci on do dawnego piękna i świetności. Myślę, że jesteśmy to winni tym pokoleniom, które przyjdą po nas. Jesteśmy to także winni naszemu mostowi, który jako niemy świadek naszej historii wpisany jest już od 150 lat w krajobraz naszego miasta.

Wykaz podstawowej literatury źródłowej

1. Dr Preuss, Historyczne osobliwości Tczewa, 1860 r. (tłumaczenie Mieczysław Polewicz)
2. Dylkiewicz I., Strażnik wzgórze, 2005 r.
3. Golicki J., Album tczewski 1900-1945, 2002 r.
4. Hardt R. (praca magisterska) Dzieje powstania i rozwoju węzła kolejowego w Tczewie, 1986 r.
5. Historia Tczewa – praca zbiorowa, 1998 r.
6. Historyczne mosty w Tczewie – Starostwo Powiatowe w Tczewie, 2000 r.
7. Ickiewicz K., W służbie oświaty i kolejnictwa, 1997 r.
8. Ickiewicz K., W służbie oświaty, kolejnictwa i elektroniki, 2002 r.
9. Ickiewicz K., Wojna zaczęła się w Tczewie, 1996 r.
10. Kościół katolicki w Tczewie – ks. dr Jerzy Więckowiak – 2001 r.
11. Landowski R., Tczew – spacer w czasie i przestrzeni; część 1, 1995 r.
12. Murawski A., Kronika Związku Zawodowego Maszynistów w Zajączkowie Tczewskim.
13. Raduński E., Zarys dziejów miasta Tczewa, 1927 r.
14. Ramm W., Dawny most przez Wisłę w Tczewie, 2005 r.
15. Rozenkranz E., Dzieje Tczewa, 1999 r.

BERNARD JESIONOWSKI
- członek Komisji Historyczno-
Badawczej Okręgu
Pomorskiego Polskiego
Związku Filatelistów
w Gdańsku



I. Kolej a poczta. Wpływ powstania sieci kolejowej w XIX wieku w Prusach na spedycję poczty

Poczta w swej historii zawsze korzystała z najnowocześniejszych i najszybszych środków transportu¹. Terminowość doręczenia polecanych pocztom przesyłek zawsze była priorytetem jej działalności. Jeśli spojrzymy na dzieje poczty możemy stwierdzić, że przesyłki dzielono na dwie kategorie szybkości doręczenia – zwykłe i ekspresowe. Te drugie, oczywiście droższe w ekspedycji, korzystały z najnowocześniejszych i w związku z tym najszybszych środków transportu. Najdawniejszy kurier pocztowy poruszał się pieszo, ale gdy pojawiał się zleceniodawca wymagający szybkości doręczenia przesyłki – korzystano z szybszych środków transportu. Takim „ekspresem” był posłaniec konny².

Wiek XIX to okres pojawiania się nowych i jednocześnie szybszych środków transportu. W I połowie tego stulecia wymyślono i upowszechniono „koleje żelazne”³ (fot. 1, 2). Prym wiodła tu Wielka Brytania, ale nowy wynalazek bardzo szybko upowszechnił się na Kontynencie. Wprawdzie w początkowym okresie koleje żelazna przegrywały w sposób zdecydowany z posłańcem konnym ze względu zarówno na szybkość przemieszczania się jak i małą ilość istniejących linii kolejowych, ale gdy dochodziło do przewożenia większych ilości przesyłek walory tego środka transportu stawały się niezaprzeczalne. Pojawienie się nowego masowego środka transportu połączone było z wielką industrializacją Europy. Fakt rozwoju przemysłowego spowodował nagły wzrost ilości przesyłek przewożonych przez poczty poszczególnych krajów. Zwiększyła się ilość kursujących po drogach Kontynentu pojazdów konnych służących do przewozu poczty. Ale bardzo szybko zarządy poszczególnych poczty zrozumiały korzyści wynikające z pojawienia się nowinki kolejowej.

Początkowo przesyłki przewożone były przez pracownika poczty jadącego pociągiem tak samo jak inni pasażerowie. Bardzo szybko jednak zaczęły pojawiać się wydzielone dla poczty części wagonów, a później oddzielne wagony pocztowe (fot. 3) służące do przewozu zarówno listów jak i paczek (projekt F. Karstadt)⁴. Taki sposób transportu gwarantował szybkie i terminowe dostarczenie przesyłki adresatowi.

II. Ostbahn Berlin – Königsberg⁵

Była to jedna z najważniejszych linii kolejowych na obszarze Państwa Pruskiego. Przygotowania do jej budowy trwały od 1841 roku. 27 lipca 1851 roku Bydgoszcz uzyskała połączenie z Berlinem (fot. 4). W inauguracji brał udział osobiście król Prus Fryderyk Wilhelm IV.

Jednocześnie trwały prace budowlane na odcinku Bydgoszcz – Tczew – Gdańsk i Tczew – Braniewo (fot. 5). Największą inwestycją na tym odcinku była budowa pięcioprzęsłowego, ceglanego mostu nad Wdą koło Terespoła. Podobnie jak w Tczewie, tak i tu dla zaopatrzenia budowy wzniesiono własną cegielnię i wytwórnię cementu. Pierwszy pociąg pasażerski dotarł do Gdańska po południu 19 lipca 1852 roku. Tym razem oficjalne uroczystości z udziałem króla (co świadczy o randze, jaką nadano tej inwestycji), odbyły się kilkanaście dni później. Pociąg specjalny z Bydgoszczy do Gdańska wyruszył 5 sierpnia o 7 rano. Monarcha wysiadał na wszystkich stacjach (Kotomierz, Terespol, Laskowice, Warlubie, Czerwińsk – obecnie Smętowo, Pelplin, Tczew, Pszczółki i Pruszcz) i przyjmował powitania. Postój zaplanowano też na imponującym moście pod Terespołem. W czasie trzygodzinnego pobytu w Tczewie Fryderyk Wilhelm IV odwiedził plac budowy mostu na Wiśle (fot. 6).

Na wschód od Wisły roboty, przerwane epidemią cholery i wydłużające się z powodu osiadania nasypów pod Starym Polem i w rejonie Słobit, ukończono jesienią 19 października 1852 roku. Oddano wówczas do użytku publicznego odcinek Malbork – Elbląg – Braniewo (fot. 7). Dzień wcześniej połączoną z uroczystościami wizytację szlaku i stacji (Malbork, Stare Pole, Gronowo, Elbląg, Bogaczewo, Słobity, Młynary, Chruściel i Braniewo) przeprowadzili ministrowie: handlu von der Heydt i finansów von Bodelschwingh. Główne uroczystości odbyły się w Braniewie.

Ostatni odcinek głównej linii Kolei Wschodniej (pomijając nieczynny wciąż z powodu przedłużającej się budowy mostów szlak Tczew – Malbork)

z Braniewa do Królewca został uruchomiony 2 sierpnia 1853 roku. Prace budowlane rozpoczęte w Królewcu dopiero 17 lutego 1851 roku trwały dość długo z powodu wspomnianej epidemii oraz surowej zimy 1852/1853 roku. Dnia 6 lipca odbył się inspekcyjny objazd odcinka dwoma drezynami, dwa dni później na dworzec czołowy w Królewcu wjechał parowóz MEMEL z wagonem bagażowym. Drugiego sierpnia inauguracji ruchu dokonał ponownie sam król Fryderyk Wilhelm IV. Dworzec w Królewcu należał do największych i najwytworniejszych w Prusach. Na odcinku Braniewo – Królewiec czynne były stacje Mamonowo, Wolittnik (ob. Primorskoje Nowoje), Ludwigsort (Ładuszkin), Kobbelbude (Swiatłoje) i Scepothen (Golubiewo).

Komunikację między Tczewem a Malborkiem zapewniały tymczasem wozy konne królewieckiego przewoźnika, który do czasu budowy kolei obsługiwał znaczną część przewozów między Prusami Wschodnimi a Pomorzem i Brandenburgią. Jak wielka była różnica między nowym środkiem transportu a starym niech świadczy fakt, że na przewiezienie towarów na tym 18-kilometrowym odcinku firma potrzebowała często 3 dni, a zimą przesyłki zalegały nawet parę tygodni (dwukrotna przeprawa promowa). Podróżni przedostawali się na drugi brzeg promem lub po kładkach ułożonych na lodzie. W relacji Bydgoszcz – Krzyż maksymalny czas przewozu koleją przesyłek zwykłych ustalono na 3 dni, ekspresowych na 24 godziny wobec 4 – 6 dni przy dotychczasowym transporcie konnym. Na większych stacjach, jak Królewiec, Elbląg, Gdańsk, Bydgoszcz czy Piła kolej organizowała też spedycję w obrębie miasta.

Budowa kolei żelaznych wraz z ich infrastrukturą techniczną najczęściej znacznie wyprzedzała rozwój innych środków komunikacji. Tak też było w przypadku urządzeń łączności przewodowej. Pocztowe linie telegraficzne powstawały zwykle dopiero równoległe z liniami łączności kolejowej. Linię telegrafu elektromagnetycznego, przebiegającą wzdłuż trasy Kolei Wschodniej oddano do użytku już 15 października 1849 roku, a więc przed ukończeniem budowy torów. Była to linia kablowa (podziemna). Dopiero na dalszych odcinkach budowy (Bydgoszcz – Gdańsk, Tczew – Malbork – Braniewo) zaczęto stosować linie napowietrzne. Wspomniany wyżej kabel został jednak wkrótce zastąpiony przez klasyczną linię drutową z przewodami stalowymi na słupach drewnianych.

Stacje wyposażone były w piszące aparaty telegraficzne Morse'a, które zastąpiły używane w latach 50-tych aparaty wskazówkowe Kramera (w połowie lat 60-tych utrzymywano je jeszcze w zapasie i używano w czasie budowy nowych

linii) i Siemens & Halske (z linii Bydgoszcz – Otłoczyn). Na eksploatowanej w latach 1851-1857 przez Ostbahn Kolei Stargardzko-Poznańskiej jeszcze do II połowy lat 60-tych używano aparatów Kramera do łączności zapowiadawczej. Drużyny pociągowe wyposażono w przenośne aparaty Morse'a (w 1868 r. – 84 szt.), które w razie konieczności nawiązania łączności ze szlaku można było włączyć do będącej stale pod napięciem linii przy każdym urządzeniu dzwonowym (posterunku dróżnika).

Wyrazem postępu w technice prowadzenia ruchu pociągów na Kolei Wschodniej, wynikającym, jak się zdaje, głównie ze znacznej jak na owe czasy długości linii, przebiegającej często wiele kilometrów przez zupełnie bezludne okolice, była rezygnacja ze stosowania klasycznego telegrafu. Wprowadzenie telegrafów Morse'a usprawniło także jedną z bardzo ważnych usług poczty – przesyłanie telegramów. Po uruchomieniu telegrafów daje się zauważyć zwiększenie ilości telegramów prywatnych.

III. Okres 1851-1859

Pierwsze ambulanse pocztowe pojawiły się w Prowincji Prusy w 1851 roku w związku z uruchomieniem odcinka *Ostbahnu* z Piły do Bydgoszczy⁶. Kolejne odcinki linii kolejowych wraz z nimi pocztowe ekspedycje kolejowe to odcinek Bydgoszcz – Gdańsk oraz Malbork – Braniewo (1852) – Królewiec (1853). W 1857 roku otwarto linię kolejową pomiędzy Tczewem a Malborkiem (fot. 8 i 9). Wagony pocztowe oraz pocztowo-osobowe zrewolucjonizowały przewóz poczty (fot. 2). Pojawiła się nowa jakość usług – mobilny urząd pocztowy. Poruszający się po torach pociąg prowadził w swym składzie ambulans pocztowy. Po wjeździe na stację otwierano drzwi towarowe, a obsługa wagonu odbierała pocztę dostarczoną przez pracownika poczty znajdującego się na dworcu urzędu pocztowego. Przesyłki opatrzone były stemplami urzędu nadawczego (fot. 7) bądź dworcowego (fot. 10), a znaczki kasowane były stosownymi stemplami numerowymi (do 31 marca 1859 roku)⁷ (fot. 11). Przesyłki na rewersie opatrzone były stemplem ambulansu pocztowego. Przyjmowano również pocztę od klientów indywidualnych. W takich przypadkach w miejscu stempla miejscowości wpisywano odręcznie nazwę stacji kolejowej, na której przyjęto przesyłkę do ekspedycji, a znaczek kasowano numerowym stemplem ambulansowym⁸ (fot. 12). Na odwrocie przystawiano stempel ambulansowy. Niekiedy stempel

ambulansowy przystawiano na awersie w miejscu przeznaczonym na wpisywaną odręcznie nazwę miejscowości przyjęcia przesyłki (fot. 13). Przewóz listu w kilku ambulansach dokumentowany był na rewersie przystawianiem kolejnych stempli ambulansowych.

W okresie tym pojawiła się nowa forma usługi. Dla właściwego funkcjonowania kolei koniecznym było przekazywanie pomiędzy stacjami wiadomości o poruszaniu się pociągu. Celowi temu służyły semafony sygnalizacyjne (fot. 14). System ujednoczonych znaków pozwalał na przesyłanie wiadomości. Urządzenia te zaczęto coraz powszechniej wykorzystywać do przekazywania nie związanych z kolejnictwem a bardzo pilnych wiadomości. Na linii Ostbahnu już w momencie budowy zastosowano telegraf Morse'a. Wysłaną za pomocą semaforów sygnalizacyjnych czy telegrafu Morsa i odebraną wiadomość wpisywano na specjalne formularze pocztowe i przekazywano przez posłańca adresatowi (fot. 15, 16) w specjalnej kopercie (fot. 17, 18).

IV. Okres od 1 kwietnia 1859 do 31 grudnia 1871

31 marca 1859 roku wycofano w Prusach z eksploatacji stemple numerowe. W związku z tym Poczta Prus wprowadziła nowe zasady kasowania znaczków. Dotychczasowe miejscowniki zamieniono na kasowniki – niekiedy te same co poprzednio stemple służyły teraz do kasowania znaczków (fot. 19, 20, 21, 22). Zmiany te dotyczyły także obsługi pocztowej świadczonej przez ambulanse kolejowe. Teraz stemple ambulansowe służyły do kasowania znaczków, a nazwę stacji przyjęcia przesyłki do ekspedycji wpisywano odręcznie (fot. 23). Pod koniec tego okresu ambulanse pocztowe wyposażone są standardowo w skrzynki służące do wrzucania listów. Opróżniano je po wyjechaniu pociągu ze stacji. Listy te poddawane są obróbce pocztowej podczas jazdy do następnej stacji. Przesyłki przyjmowane bezpośrednio do ambulansu są bardzo rzadkie. Powszechne są natomiast listy ekspediowane przez dworcowe urzędy pocztowe oznaczane po 1872 roku numerem 2 (fot. 24, 25).

W omawianych okresach stosowano powszechnie w Prusach trójwierszowe stemple ambulansowe (fot. 26). Górny i dolny wiersz zawierały skrajne miejscowości kursu, wiersz środkowy zawierał datę z elementami oznaczenia dnia i miesiąca oraz zapisane cyfrą rzymską oznaczenie kursu pociągu. Niekiedy dochodziło do modyfikacji sposobu zapisu – zmieniano czcionkę bądź opuszczano niektóre elementy zapisu (fot. 27, 28).

V. Okres po 1 stycznia 1872 roku

Data 1 stycznia 1872 roku oznacza powstanie Rzeszy Niemieckiej, a wraz z tym stworzenie nowej organizacji pocztowej noszącej nazwę Deutsche Reichpost. Pojawiły się wprawdzie nowe typy kasowników znaczków, nie uległy jednak zmianie zasady obsługiwanian przesyłek przewożonych przez ambulanse pocztowe. W końcu tej dekady pojawiły się ujednoczone dla całej Rzeszy owalne stemple ambulansowe (fot. 29) stosowane do około 1920 roku. Listy wrzucane do skrzynek w ambulansach pocztowych miały znaczki kasowane tym właśnie stemplem, zniknęły powszechne wcześniej adnotacje odręczne⁹, chociaż zdarzają się jeszcze przypadki tradycyjnej obróbki listu w ambulansie (fot. 30, 31). Jak pokazują statystyki pocztowe około 1890 roku wychodzą z użycia pocztowe pojazdy konne służące przewożeniu przesyłek pomiędzy poszczególnymi pocztami¹⁰. Gęsta sieć linii kolejowych pozwoliła na zastąpienie transportu konnego przez pocztowe ambulanse kolejowe.

Jak podkreśliłem na wstępie rozwój przemysłu i związana z nim industrializacja wymuszały na sferach usługowych życia codziennego korzystanie z nowinek technicznych usprawniających świadczone usługi. Tak też było w historii rozwoju usług pocztowych. Wynalazki techniczne wykorzystywano skwapliwie dla podniesienia jakości świadczonych przez pocztę usług. A związane z rozwojem kolei, a tym samym i poczty inwestycje aktywizowały zaniedbane regiony Prus (fot. 32). Pocztą podnosząc jakość swych usług zbliżała do siebie ludzi i różne regiony Europy.

1 Zimowski Lech, *Geneza i rozwój komunikacji pocztowej na ziemiach polskich*. Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1972.

2 Czernik Mieczysław, *Pocztą Królestwa Polskiego w latach 1815 – 1851. Organizacja i dokumentacja działalności*. Muzeum Poczty i Telekomunikacji, Wrocław 1987.

3 Zimowski L., ... op.cit.

4 Polański Włodzimierz, *Jak przewożono pocztę polską w dawnych czasach*. Toruń 1925.

5 Opracowano na podstawie strony internetowej <http://www.ostbahn.pl/>.

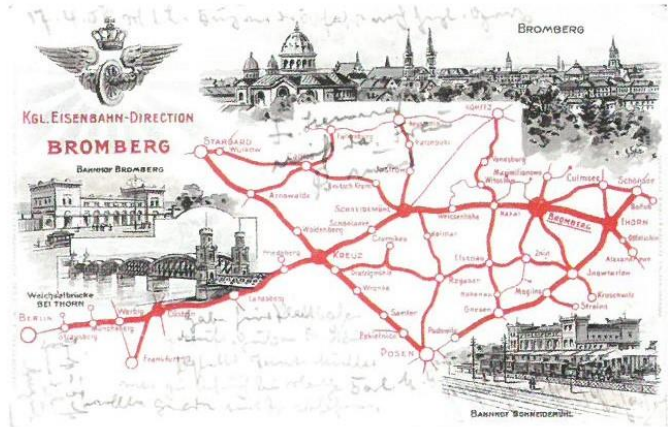
6 75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych, praca zbiorowa. DOKP Gdańsk 1996.

7 Feuser Peter, *Die Nummernstempel der Altdeutschen Staaten*. Peter Feuser Verlag 1992.

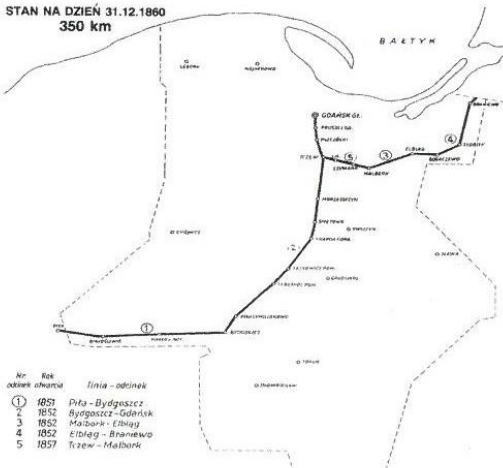
8 Wolff Klaus, *Danzig Katalog. Band 2: Besondere Aufgabestempel*. Berlin 2004.

9 Pałka Stanisław, *Organizacja przewozu i ekspedycji poczty*. Wydawnictwo Komunikacji i Łączności Warszawa 1963. także Dokumenty i materiały do historii poczt i telekomunikacji II Rzeczypospolitej. COBRP Warszawa 1986.

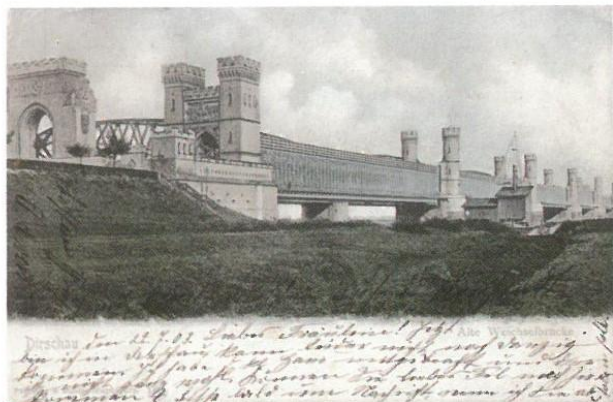
10 Zimowski L., ... op.cit.



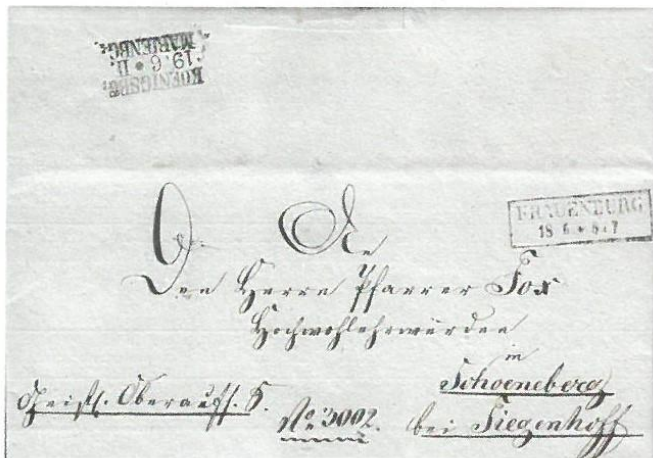
Fot. 4.
Mapa Ostbahny na odcinku od Berlina do Bydgoszczy na widokówce z końca XIX wieku (ze zbiorów **W. Gozdek**).



Fot. 5.
Rozwój sieci kolejowej związanej z Ostbahnem do 1860 roku (za: 75 lat Północnego Okręgu...).

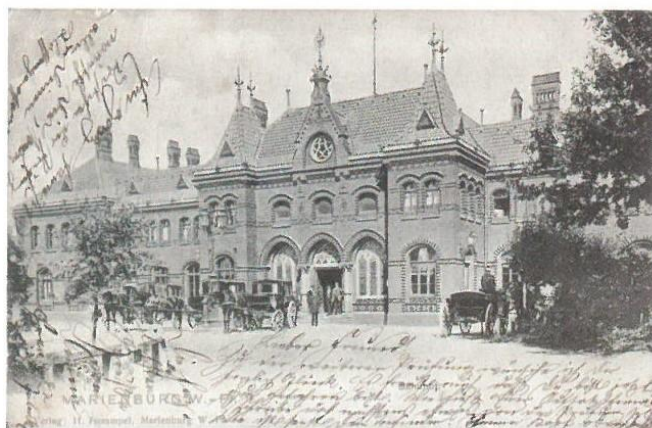
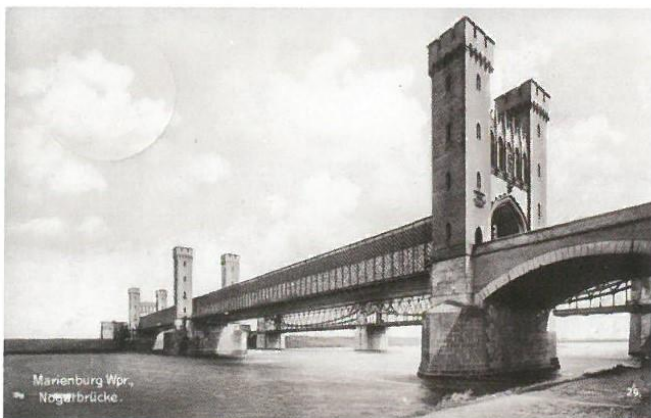


Fot. 6.
Pierwszy most w Tczewie uruchomiony w 1857 roku na widokówce z końca XIX wieku (ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).



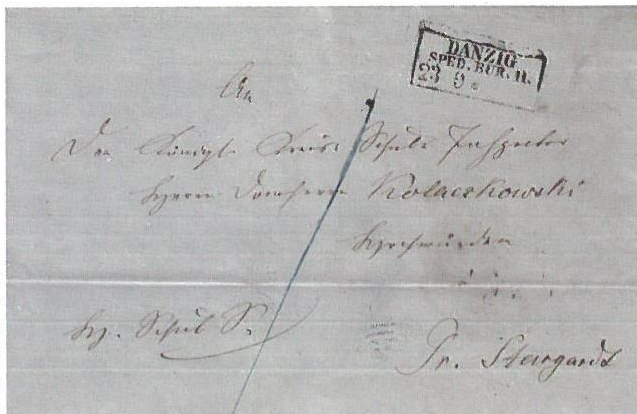
Fot. 7.
List z 18 czerwca 1853 roku z Fromborka do Ostaszewa na Żuławach przewieziony ambulansem pocztowym Królewiec – Malbork, kurs II (ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).

Fot. 8.
Most w Malborku przez
Nogat uruchomiony
w 1857 roku na widokówce
z 1924 roku
(ze zbiorów
B. Jesionowskiego).



Fot. 9.
Dworzec kolejowy
w Malborku z końca
XIX wieku na widokówce
z około 1900 roku
(ze zbiorów
B. Jesionowskiego).

Fot. 10.
List z Gdańska z 23 września
1852 roku nadany
w dworcowym urzędzie
pocztowym Gdańsk
(ze zbiorów
B. Jesionowskiego).



Fot. 11.
List z Malborka z 1856 roku
ze znaczkiem skasowanym
stemplem numerowym
dworcowego urzędu
pocztowego
(ze zbiorów
B. Jesionowskiego).

Fot. 12.
List z Tczewa do Berlina
z 1858 roku wrzucony
do skrzynki pocztowej
w ambulansie pocztowym,
z adnotacją odręczną
„Dirschau”, stemplem
ambulansu Królewiec
– Bydgoszcz i znaczkiem
skasowanym stemplem
numerowym „1768”
będącym na wyposażeniu
ambulansu kurs nr 1
(ze zbiorów
B. Jesionowskiego).

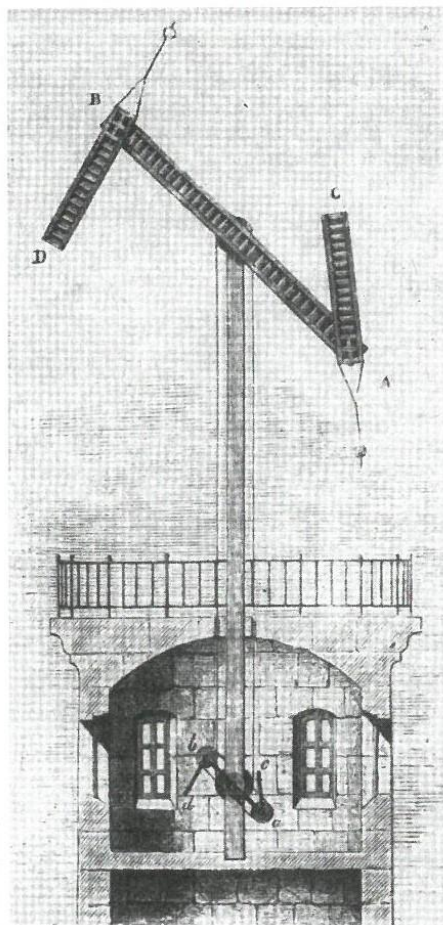




Fot. 13.

List z Tczewa do Berlina z 1853 roku wrzucony do skrzynki pocztowej w ambulansie pocztowym, z adnotacją odręczną „Dirschau” oraz stemplem ambulansu Gdańsk – Bydgoszcz, kurs nr II (ze zbiorów

B. Jesionowskiego).



Fot. 14.

Telegraf Sygnałowy Czappa z połowy XIX wieku (za: Zimowski L., Geneza...).



Fot. 17.
Koperta telegramu z 1875 roku
przesłanego z wykorzystaniem
łączy telegraficznych kolei na trasie
Solec Kujawski – Bydgoszcz
(ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).



Fot. 18.
Zaklejka Królewskiej Dyrekcji Ostbahnu
z Bydgoszczy pochodząca
z koperty pokazanej na fotografii 17
(ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).

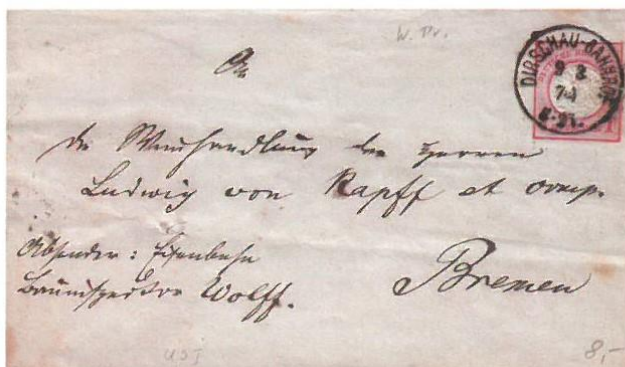


Fot. 19.
Koperta listu z 1866 roku nadanego
w dworcowym urzędzie pocztowym
w Malborku
(ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).



Fot. 23.

List ze Starego Pola do Malborka z 7 stycznia 1873 roku wrzucony do skrytki pocztowej w ambulansie pocztowym Eydtkuhnen – Tczew, ze znaczkiem skasowanym stemplem ambulansowym oraz adnotacją odręczną „Altfelde” (ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).



Fot. 24.

Koperta listu nadanego 9 marca 1874 roku w urzędzie dworcowym w Tczewie – Dirschau Bahnhof (ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).

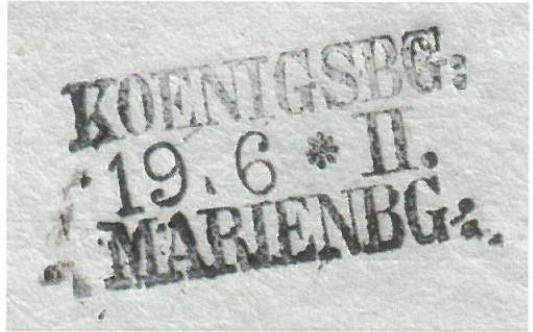


Fot. 25.

Koperta listu z 13 maja 1920 roku ze stemplem urzędu dworcowego Malbork 2 – Marienberg 2 (ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).

Fot. 26.

Typowy trzywierszowy stempel ambulansowy z III ćwierci XIX wieku, trasa Królewiec – Malbork, kurs nr II (ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).



Fot. 27.

Typowy trzywierszowy stempel ambulansowy z III ćwierci XIX wieku, trasa Gdańsk – Bydgoszcz z 20 grudnia 1853 roku, kurs nr 3, gdzie numer kursu wpisany jest czcionką arabską (ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).



Fot. 28.

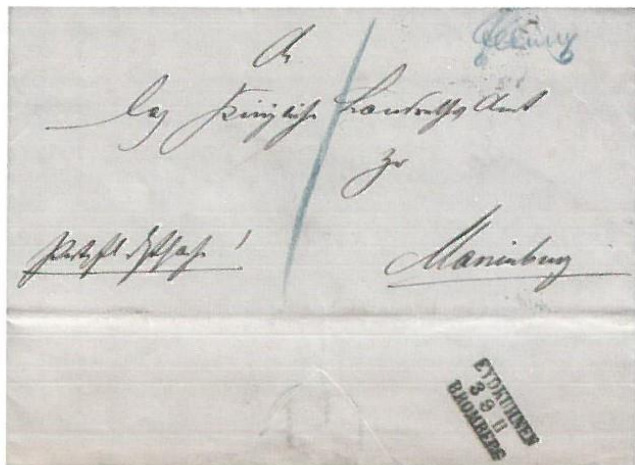
Typowy trzywierszowy stempel ambulansowy z III ćwierci XIX wieku, trasa Gdańsk – Bydgoszcz z 1853 roku, brak zapisu w środkowym wierszu (ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).



Fot. 29.

Owalny stempel ambulansowy charakterystyczny dla ambulansów pocztowych Rzeszy Niemieckiej kursujących w latach 1880-1920 na liście z Kartuz do Gdańska przewiezionym ambulansem nr 763 z 8 sierpnia 1889 roku (ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).



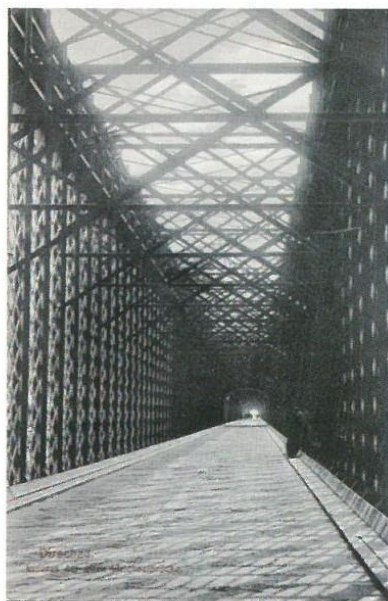


Fot. 30.

List z 3 września 1884 roku z Elbląga do Malborka przewieziony ambulansiem pocztowym Eydkuhnen – Bydgoszcz z opracowaniem pocztowym charakterystycznym dla okresu przed 1880 rokiem (ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).

Fot. 31.

List z 16 lipca 1884 roku z Gronowa Elbląskiego do Malborka przewieziony ambulansiem pocztowym Bydgoszcz – Eydkuhnen z opracowaniem pocztowym charakterystycznym dla okresu przed 1880 rokiem (ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).



Fot. 32.

„Wnętrze” mostu tczewskiego na widokówce z około 1910 roku po zamianieniu go w 1889 roku na most drogowy (ze zbiorów **B. Jesionowskiego**).

REGULAMIN KRAJOWEJ WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ POD NAZWĄ „150 LAT MOSTU W TCZEWIE”

1. Organizatorami wystawy są: Zarząd Okręgu Pomorskiego PZF, Miasto Tczew, Rada Powiatu Tczewskiego, Centrum Wystawienniczo-Regionalne Dolnej Wisły w Tczewie, Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Zajączkowie Tczewskim, Urząd Poczty Nr 1 w Tczewie i Koło PZF Nr 5 w Tczewie.
2. Wystawa powyższa jest wystawą specjalistyczną II stopnia, o zasięgu krajowym, **na której w klasie konkursowej wystawiane będą wyłącznie eksponaty w klasie tematycznej (TEM).**
3. Wystawa czynna będzie codziennie, od 12 października 2007 roku do 20 października 2007 roku w Centrum Wystawienniczo-Regionalnym Dolnej Wisły w Tczewie przy ulicy 30-Stycznia 4 w godzinach od 10⁰⁰ do 18⁰⁰. Otwarcie wystawy nastąpi w dniu 12.10.2007 roku o godzinie 13⁰⁰, a zamknięcie w dniu 20.10.2007 roku o godzinie 13⁰⁰.
4. Siedziba Komitetu Organizacyjnego Wystawy (KOW) mieści się w Centrum Wystawienniczo-Regionalnym Dolnej Wisły (adres j.w). Wszelką korespondencję związaną z wystawą należy kierować na adres:
Jerzy Białas
ul. Niepodległości 8 D/9
83 - 110 TCZEWE
tel: 058 531 34 65 lub 606 707 126
e-mail: jerzybialas@wp.pl
5. Wystawcami mogą być: członkowie Polskiego Związku Filatelistów oraz inni zaproszeni przez KOW.
6. W klasie konkursowej mogą brać udział wystawcy, których eksponaty osiągnęły minimum klasyfikacyjne do udziału w wystawie II stopnia. W wystawie mogą wziąć udział eksponaty dotychczas nie wystawiane, ale posiadające odpowiedni atest.
7. Do ekspozycji będą przyjęte jedynie eksponaty umieszczone jednostronnie na kartach wystawowych znormalizowanego formatu.
8. Za wystawienie pobiera się opłaty w wysokości **10,00 (dziesięć) złotych za ekran**. Nie pobiera się opłat od Członków Honorowych PZF, w klasach pozakonkursowych i od wystawców młodzieżowych. Opłaty za wystawienie eksponatu należy przekazać **do dnia 25 września 2007 roku** na konto bankowe Koła PZF Nr 5 w Tczewie o numerze:
53 8345 0006 0002 2060 2000 0001
9. Zgłoszenia potwierdzone przez Okręgową Komisję Wystaw, należy kierować do KOW **do dnia 15 czerwca 2007 roku**. Po tym terminie będą mogły być przyjęte eksponaty tylko w miarę posiadania wolnej przestrzeni ekspozycyjnej, przy czym eksponaty takie mogą nie być umieszczone w katalogu wystawy. Zgłoszenia należy przysyłać na formularzach dostarczonych przez Komitet Organizacyjny Wystawy.
10. Komitet Organizacyjny Wystawy zawiadomi wystawców **w terminie do dnia 31 lipca 2007 roku** o przyjęciu eksponatu i wielkości przyznanej powierzchni ekspozycyjnej / liczbie ekranów (1 ekran = 16 kart wystawowych).

Każdy eksponat musi zawierać kartę tytułową. Każda jego karta winna być ponumerowana, opisana na odwrocie imieniem i nazwiskiem oraz umieszczona w przezroczystej koszulce. Do eksponatu wystawca dołącza sporządzoną w dwóch egzemplarzach specyfikację zawartego materiału na poszczególnych kartach wystawowych oraz jego metrykę.

Druki specyfikacji zostaną przesłane wraz z decyzją o przyjęciu eksponatu na wystawę. Wystawca sam dokonuje wyboru fragmentów zbioru przeznaczonych do ekspozycji, w zależności od wielkości przyznanej mu powierzchni.

11. Pod względem prawnym, filatelistycznym i technicznym eksponat powinien odpowiadać warunkom regulaminu oraz być przygotowany w sposób wskazany na formularzu zgłoszenia. Wystawca może udzielać organom KOW wskazówek dotyczących sposobu rozmieszczenia poszczególnych kart w przydzielonych mu ekranach ekspozycyjnych. W tym celu wystawca może dołączyć plan ekspozycji.
12. Komitet Organizacyjny wystawy zastrzega sobie prawo nie przyjęcia eksponatu na wystawę, jak również prawo do nie wystawienia w całości przyjętego na wystawę eksponatu.
13. Za właściwy dobór eksponatów na wystawę odpowiada Komisarz Wystawy, kol. Jerzy Neubauer, tel. 058 777 28 82.
14. Przyjęte eksponaty powinny być dostarczone na wystawę indywidualnie lub zbiorowo przez komisarzy – w terminie do dnia 5 października 2007 roku, na adres biura Komitetu lub inny adres wskazany na formularzu zgłoszenia. Koszty dostarczenia eksponatu na wystawę ponosi wystawca lub macierzysty Okręg.
15. Komitet Organizacyjny Wystawy ponosi odpowiedzialność za eksponaty od chwili ich przyjęcia do magazynu — do chwili zwrotu wystawcy (przy odbiorze bezpośrednio przez wystawcę) lub do chwili nadania ich na pocztę lub innego licencjonowanego przewoźnika. W czasie trwania wystawy Komitet zapewnia eksponatom należyłą ochronę. Odpowiedzialność za eksponaty do momentu przyjęcia ich do magazynu wystawy oraz od momentu wydania ich z magazynu (nadania pocztą), jak również ewentualne inne ubezpieczenia — należą do wystawcy, poczty/przewoźnika.
16. Bez zgody Komitetu Organizacyjnego eksponat nie może być wycofany z wystawy przed jej zakończeniem. Podczas trwania wystawy nie mogą być również dokonywane w ekspozycji żadne zmiany.
17. Eksponaty będą wystawione według następującej klasyfikacji:
 - a) eksponaty zaproszone
 - b) klasa pozakonkursowa, dla eksponatów członków jury i ekspertów wystawy,
 - c) klasa konkursowa:
 - klasa tematyczna TEM
 - klasa młodzieżowa (eksponaty tematyczne) wg grup wiekowych MŁ - TEM
 - grupa A do lat 15
 - grupa B od lat 16 -18 i eksponaty zespołowe
 - grupa C od lat 19-21
18. Oceny eksponatów w klasie konkursowej dokonuje Sąd Konkursowy Wystawy, powołany na wniosek Głównego Kolegium Sędziów i zatwierdzony przez Prezydium ZG PZF. Ocena Sądu Konkursowego obejmuje wyłącznie wystawione eksponaty. Sąd Konkursowy ma prawo, w przypadku naruszenia zasad wystawiennictwa PZF lub niniejszego regulaminu – wyłączyć eksponat z oceny.
19. Eksponaty wystawione w klasie konkursowej mogą otrzymać następujące wyróżnienia: Grand Prix Wystawy, Nagrody Specjalne, Gratulacje Jury oraz medale (dyplomy w randze medali) – duże złote, złote, duże poślacane, poślacane, duże srebrne, srebrne, posrebrzane lub brązowe.

- Najwyższym wyróżnieniem w klasie młodzieżowej jest medal (dyplom w randze medalu) duży pozłacany.
- Nagrody ufundowane przez instytucje i fundatorów indywidualnych, przekazane zostaną również do dyspozycji jury w celu ich przyznania, w miarę możliwości, zgodnie z życzeniem ofiarodawcy.
- Lista nagród zostanie przekazana przez KOW jury wystawy przed rozpoczęciem jego pracy. Nagrodzony przez Sąd Konkursowy eksponat musi otrzymać minimum medal (dyplom w randze medalu) pozłacany, a w klasie młodzieżowej srebrny. Pozostałe nagrody przyznaje Komitet Organizacyjny Wystawy. Eksponaty, które nie wyróżniono medalem (dyplomem w randze medalu) otrzymują od organizatora wystawy zaświadczenie uczestnictwa.
20. Eksponaty młodzieżowe oceniane są wg grup wiekowych (patrz pkt. 17). O zakwalifikowaniu do odpowiedniej grupy wiekowej decyduje wiek osiągnięty 1 stycznia roku, w którym wystawa się odbywa. Eksponaty zespołowe oceniane są w grupie B.
 21. Oprócz wyróżnień i nagród, przewidzianych dla eksponatów klasy konkursowej, KOW przyznaje nagrody eksponatom w klasach honorowej i pozakonkursowej.
 22. Wystawcy otrzymują bezpłatnie po 1 egzemplarzu katalogu i palmaresu wystawy, medalu i wydawnictw pamiątkowych wystawy.
 23. W dniu zamknięcia wystawy, przed palmaresem, wystawcy będą mieli możliwość przeprowadzenia rozmów z jurorami.
 24. Zwrot eksponatów nastąpi:
 - a) w ciągu 4 godzin po zamknięciu wystawy, bezpośrednio do rąk wystawcy lub osoby upoważnionej,
 - b) nie później niż 7 dnia po zamknięciu wystawy przez pocztę/licencjonowanego przewoźnika przesyłką wartościową, z podaniem wartości zadeklarowanej przez wystawcę.Koszt przesyłki ponosi wystawca.
 25. Na terenie wystawy osobom fizycznym nie wolno uprawiać handlu filatelistycznego ani dokonywać transakcji wymiennych. Prawo sprzedaży znaków pocztowych mają jedynie stoiska: pocztowe, innych instytucji uprawnionych przez Komitet Organizacyjny Wystawy oraz własne stoiska Komitetu.
 26. Przez podpisanie zgłoszenia wystawcy stwierdzają, że znają przepisy niniejszego Regulaminu oraz deklarują podporządkowanie się tym przepisom i wydanym na ich podstawie zarządzeniom władz i organów wystawowych.
 27. Zwiedzający wystawę są obowiązani do przestrzegania przepisów porządkowych oraz do stosowania się do zarządzeń organów sprawujących nadzór nad wystawą.
 28. O sprawach nieuregulowanych niniejszym Regulaminem decyduje Komitet Organizacyjny Wystawy.
 29. Właściwe organa Polskiego Związku Filatelistów są uprawnione do dokonywania zmian w niniejszym Regulaminie. Zmiany takie, o ile dotyczą praw i obowiązków wystawców, powinny być podane do ich wiadomości.
 30. Regulamin niniejszy został przyjęty przez Zarząd Okręgu Pomorskiego PZF na posiedzeniu w dniu 29.01. 2007 prot. Nr 1/2007 .

Regulamin został zatwierdzony przez Prezydium ZG PZF na posiedzeniu w dniu 17.02.2007 r. protokół Nr 05/XIX/Prez./2007.

REGULAMIN SĄDU KONKURSOWEGO SPECJALISTYCZNEJ KRAJOWEJ WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ II STOPNIA „150 LAT MOSTU W TCZEWIE”

1. Sąd Konkursowy Specjalistycznej Krajowej Wystawy Filatelistycznej p.n. „150 LAT MOSTU W TCZEWIE” stopnia II, która odbędzie się w Centrum Wystawienniczo – Regionalnym Dolnej Wisły w Tczewie, w dniach od 12 do 20 10.2007 roku, został powołany przez Prezydium Zarządu Głównego PZF, w dniu 17.02.2007 roku, protokół nr 05/XIX/Prez/2007.
2. Sąd Konkursowy składa się z przewodniczącego, 7 członków i 2 aspirantów. Z Sądem Konkursowym współpracuje ekspert PZF powołany przez Prezydium ZG PZF.
3. Członkowie jury i ekspert oraz osoby związane z nimi pokrewieństwem nie mogą uczestniczyć jako wystawcy w klasie konkursowej na wystawie.
4. Obrady Sądu Konkursowego są obradami zamkniętymi i poufnymi, a decyzje Sądu ostatecznymi. Wyniki sędziowania są poufne do czasu podpisania protokołu przez jury i przekazania go do Komitetu Organizacyjnego Wystawy.
5. Na pierwszym posiedzeniu Sąd Konkursowy na wniosek przewodniczącego:
 - wybiera ze swego grona wiceprzewodniczącego, sekretarza oraz przewodniczących zespołów oceniających. Wraz z przewodniczącym jury tworzą oni prezydium jury,
 - dokonuje przydziału członków jury i aspirantów do poszczególnych zespołów oraz przydziału eksponatów w klasach konkursowych do oceny przez zespoły,
 - przyjmuje plan i harmonogram pracy jury.
6. Posiedzeniami Sądu Konkursowego oraz całokształtem jego działalności kieruje przewodniczący jury.
7. W czasie pracy każdy zespół jurorów może konsultować się z jurorami z innych zespołów, a także z ekspertem PZF współpracującym z jury.
8. Sekretarz Sądu Konkursowego zobowiązany jest do:
 - a) przejęcia od Komisarza Wystawy:
 - wykazu eksponatów przyjętych na wystawę w klasach konkursowych zgodnie z numeracją podaną w katalogu wystawy,
 - wykazu wystawców, którzy nie dostarczyli eksponatów w klasach konkursowych,
 - wykazu wystawców, którzy dodatkowo zgłosili swoje eksponaty w klasach konkursowych i zostali przyjęci na wystawę przez KOW,
 - kompletu zgłoszeń eksponatów na wystawę w klasach konkursowych,
 - wykazu nagród postawionych przez KOW do dyspozycji jury,
 - arkuszy ocen eksponatów, protokołów pracy eksperta i innych niezbędnych druków.
 - b) sprawdzenia:
 - czy eksponaty zostały prawidłowo zakwalifikowane przez KOW w klasach konkursowych oraz czy przydzielono im prawidłową ilość ekranów,
 - aktualności i kompletności arkuszy ocen eksponatów i innych druków.
 - c) przygotowania:
 - roboczej propozycji protokołu jury,
 - wprowadzania na bieżąco do protokołu wyników ocen zgłaszanych przez zespoły oceniające i przyjętych przez jury,

- końcowego protokołu jury i przedstawienia go do zatwierdzenia przez jury,
 - kartek do głosowania i obliczanie głosów w przypadku głosowań tajnych,
 - sprawdzania obecności członków jury na posiedzeniach. Ewentualne zwolnienia muszą być akceptowane przez przewodniczącego jury.
9. Oceny eksponatów jury dokonuje metodą punktową, zgodnie z obowiązującymi zasadami wystawiennictwa PZF oraz Regulaminami GREX, GREV, SREV, FIP/PZF a także z aktualnie obowiązującymi wytycznymi zatwierdzonymi przez Prezydium ZG PZF, do stosowania na wystawach konkursowych.
10. W klasach konkursowych Sąd Konkursowy może przyznać wystawcom następujące wyróżnienia:
- dyplom w randze medalu:

duży złoty	(DZ)
złoty	(Z)
duży pozłacany	(DPZ)
pozłacany	(PZ)
duży srebrny	(DS)
srebrny	(S)
posrebrzany	(PS)
brązowy	(B)
- W klasie młodzieżowej najwyższym wyróżnieniem jest dyplom w randze medalu dużego pozłacanego (DPZ). W uzasadnionych przypadkach, na wniosek zespołu oceniającego, Sąd Konkursowy może przyznać wystawcy gratulacje jury. Eksponaty nie wyróżnione przez Sąd Konkursowy otrzymują od KOW zaświadczenia uczestnictwa w wystawie.
11. Sąd Konkursowy, spośród 2 - 3 eksponatów w klasie wystawców dorosłych, które uzyskały najwyższą liczbę punktów, może przyznać w drodze głosowania Grand Prix Wystawy za najlepszy eksponat wystawiany w klasie konkursowej na wystawie. Spośród 2 - 3 eksponatów w klasie młodzieżowej, które uzyskały co najmniej dyplom na medal pozłacany (PZ), Sąd Konkursowy może przyznać Nagrodę Specjalną.
12. Do nagrody Grand Prix Wystawy może kandydować z klasy konkursowej tylko eksponat, który uzyskał co najmniej dyplom na medal duży pozłacany (DPZ). Głosowanie nad przyznaniem Grand Prix Wystawy poprzedzone jest prezentacją kandydatów przez przewodniczących zespołów oceniających. Głosowanie jest tajne, a przewodniczący jury posiada głos decydujący w przypadku równej liczby głosów. Aspiranci nie biorą udziału w głosowaniu.
13. Sąd Konkursowy może przyznać wystawcom eksponatów wyróżnionymi dyplomami na medale DPZ, Z i DZ, a w klasie młodzieżowej DS, PZ i DPZ, nagrody przekazane przez KOW do dyspozycji jury. Nagrody w miarę możliwości powinny być przyznawane zgodnie z intencjami ofiarodawców. W szczególnych przypadkach Sąd Konkursowy może przyznać nagrody wystawcom eksponatów, które uzyskały niższe wyróżnienia. Nagrody nie przydzielone wystawcom, Sąd Konkursowy zwraca do KOW.
14. Sąd Konkursowy może przenieść eksponat do klasy poza konkursowej. Jury może wyłączyć z konkursu eksponat, który w oczywisty sposób narusza zasady wystawiennictwa w PZF lub regulaminy PZF GREX, GREV bądź SREV, FIP/PZF lub regulamin wystawy.
15. Jury nie jest zobowiązane do wyróżnienia eksponatu dyplomem na medal w stopniu jaki otrzymał na wcześniejszej wystawie konkursowej.
16. Sąd Konkursowy nie może łączyć do oceny kilku eksponatów tego samego wystawcy. Każdy przyjęty przez KOW eksponat w klasie konkursowej powinien być oceniony oddzielnie.
17. Każdy zespół oceniający podejmuje decyzje o przyznaniu dyplomów na medal do pozłacanego włącznie (w klasie młodzieżowej do srebrnego włącznie). Decyzje te są ostateczne, jeżeli na ogólnym posiedzeniu Sądu Konkursowego jurorzy pozostałych zespołów, w czasie czytania tych wyników, nie wniosą

- zastrzeżeń. W przypadku zastrzeżeń następuje ponowna ocena tych eksponatów z udziałem zespołu oraz prezydium jury, a ostateczne decyzje zapadają na ogólnym posiedzeniu jury. Gdy stanowisko jury nie jest jednomyślne, decyzja zapada w głosowaniu, a w przypadku równowagi decyduje głos przewodniczącego jury. Aspiranci nie biorą udziału w głosowaniu.
18. Propozycje zespołów dotyczących wyższych wyróżnień rozpatrywane są na ogólnym posiedzeniu Sądu Konkursowego. W przypadku, gdy stanowisko jury nie jest jednomyślne, decyzja zapada w głosowaniu tak jak w pkt. 17 niniejszego regulaminu.
19. Ekspert PZF współpracujący z jury na wystawie jest zobowiązany do:
- odpowiednio wcześniejszego zapoznania się, w oparciu o materiały Komisji Ekspertów i Zwalczenia Fałszerstw ZG PZF, z ewentualnymi wcześniejszymi zastrzeżeniami ekspertów, dotyczącymi eksponatów biorących udział w klasie konkursowej wystawy,
 - przejrzenia z własnej inicjatywy min. 5 - 10% eksponatów w klasie konkursowej ocenianych na wystawie,
 - przejrzenia eksponatów wskazanych przez przewodniczącego jury, które mogą być brane pod uwagę przy przyznawaniu najwyższych wyróżnień,
 - wskazania komisarzowi wystawy kart wystawowych do wyjęcia z ekranów, w celu sprawdzenia autentyczności walorów oraz udziału w ponownym zamontowaniu tych kart w ekranach,
 - uczestniczenia w pierwszym posiedzeniu Sądu Konkursowego, zapoznania się z ustalonym harmonogramem pracy jury i dostosowania do niego swoich działań,
 - sporządzenia protokołów pracy eksperta (w 1 egzemplarzu) na walory fałszywe lub których autentyczność jest wątpliwa i przedstawienie w nich swoich wniosków. Protokoły te ekspert przekazuje przewodniczącemu jury.
 - uczestniczenia w końcowym posiedzeniu jury i przedstawienia wyników swej pracy i wniosków, przed podjęciem przez jury, decyzji dotyczących ostatecznych ocen eksponatów.
20. Członkowie Sądu Konkursowego, ustaleniami przez przewodniczącego jury, biorą udział w spotkaniu z wystawcami, które organizowane jest przez KOW. Spotkanie to powinno odbywać się na wystawie przy ekranach z eksponatami przed zakończeniem wystawy.
21. Dyplomy na wyróżnienia przyznawane przez jury podpisywane są przez przewodniczącego jury oraz przewodniczącego KOW. W wyjątkowych przypadkach dyplomy z upoważnienia przewodniczącego podpisać może wiceprzewodniczący lub sekretarz.
22. Przewodniczący jury może zakończyć działalność Sądu Konkursowego wyłącznie w przypadku:
- zakończenia przez sekretarza pracy nad protokołem jury, odczytania i przyjęcia go na końcowym posiedzeniu jury oraz podpisania przez członków jury,
 - odbioru od przewodniczących zespołów oceniających wypełnionych prawidłowo kompletów arkuszy ocen swoich zespołów, podpisanych przez członków zespołu,
 - odbioru od eksperta protokołów pracy eksperta i wpisanie do nich decyzji Sądu Konkursowego.
23. Przewodniczący jury przekazuje komisarzowi KOW:
- oryginał protokołu jury,
 - komplet arkuszy ocen eksponatów wystawianych w klasach konkursowych,
 - wykaz nagród nie wykorzystanych przez jury,
 - zgłoszenia eksponatów na wystawę, które wcześniej KOW przekazał do dyspozycji jury.
- Protokoły pracy eksperta, po wpisaniu do nich decyzji jury, przewodniczący jury przekazuje do Głównego Kolegium Sędziów ZG PZF.
24. Niniejszy Regulamin Sądu Konkursowego został zatwierdzony przez Prezydium Zarządu Głównego PZF w dniu 23 - 24. 03.2007, protokół nr 06/XIX/2007/Prez.

WYKAZ WYSTAWCÓW I TYTUŁY EKSPONATÓW

Numer ekspoz.	Nazwisko i Imię /Nazwa wystawcy	Tytuł ekspozycji	Miejscowość	Okręg	UWAGI
KLASY POZA KONKURSOWE Klasa ekspozycji zaproszonych					
I.	Koło PZF Nr 5 w Tczewie	Kronika Koła	Tczew	Pomorski	
II.	Wydawnictwo „INWESTOR”	Drzewo - człowiek - drewno	Tczew	Pomorski	ekspozycja nie filatelistyczna
III.	Adam Murawski	„SIÓDEMKA” przez świat	Tczew	Pomorski	ekspozycja nie filatelistyczna
IV.	Koło PZF Nr 5 w Tczewie	Historia Koła	Tczew	Pomorski	literatura
V.	Zdzisław Glapiak	Protesty społeczne w PRL - Droga do wolności na znakach pocztowych	Leszno	Wielkopolski	literatura
VI.	Mirosław Skibniewski	Medale filatelistyczne	Gdynia	Pomorski	
VII.	Mirosław Skibniewski	Katalog Pierwszej Wystawy Zbiorów Gdynińskiego Towarzystwa Filatelistów 28-29.V.1939 r.	Gdynia	Pomorski	
Klasa sędziowska					
VIII.	Andrzej Nowak	Państwo kościelne. Watykan	Ruda Śląska	Śl. Dąbrowski	
IX.	Regina Zalewska	Trąbka - symbolem poczty	Toruń	Toruński	
X.	Andrzej Kłosiński	Poczta lotnicza na ziemiach polskich do 1939 r.	Sopot	Pomorski	
XI.	Edward Hadaś	Poczta w Gdańsku w czasach Prus 1466 - 1871	Gdańsk	Pomorski	
XII.	Bernard Jesionowski	Poczta na Wielkich Żuławach Malborskich	Malbork	Pomorski	
KLASY KONKURSOWE Klasa konkursowa wystawców dorosłych					
1.	Giżyński Andrzej	Mosty - Mój zawód moje hobby	Leszno	Wielkopolski	
2.	Kaczmarczyk Władysław	Architektura mostów	Tychy	Śl. Dąbrowski	
3.	Nawrot Marian	Mosty świata na znakach pocztowych	Zabrze	Śl. Dąbrowski	
4.	Słodziński Andrzej	Mostowe impresje	Opole	Opolski	
5.	Jedliński Zbigniew	Poczta kolejowa na ziemiach polskich	Łódź	Łódzki	
6.	Kamiński Edmund	Cudowny świat parowozów	Tczew	Pomorski	
7.	Kamiński Edmund	Rozwój kolejnictwa	Tczew	Pomorski	
8.	Solga Franciszek	Parowozy XX wieku	Tarn. Góry	Śl. Dąbrowski	
9.	Zwołiński Kazimierz	Drogi Kolejowe	Toruń	Toruński	
10.	Mencnarowski Jan	Architektura Polski	Bielsko-Biała	Beskidzki	
11.	Studziński Wiesław	Architektura Świata	Warszawa	Warszawski	
12.	Wiecki Aleksander	Zarys historii architektury	Puck	Pomorski	
13.	Milaszewicz Marek	Medale sportowe i medaliści Olimpiad letnich	Ilawa	Warm. Mazurski	
14.	Poleć Henryk	Między Atenami a Rzymem	Wałbrzych	Wałbrzyski	
15.	Bogdan Cymerys	Bezpieczeństwo drogowe ratuje życie	Warszawa	Warszawski	

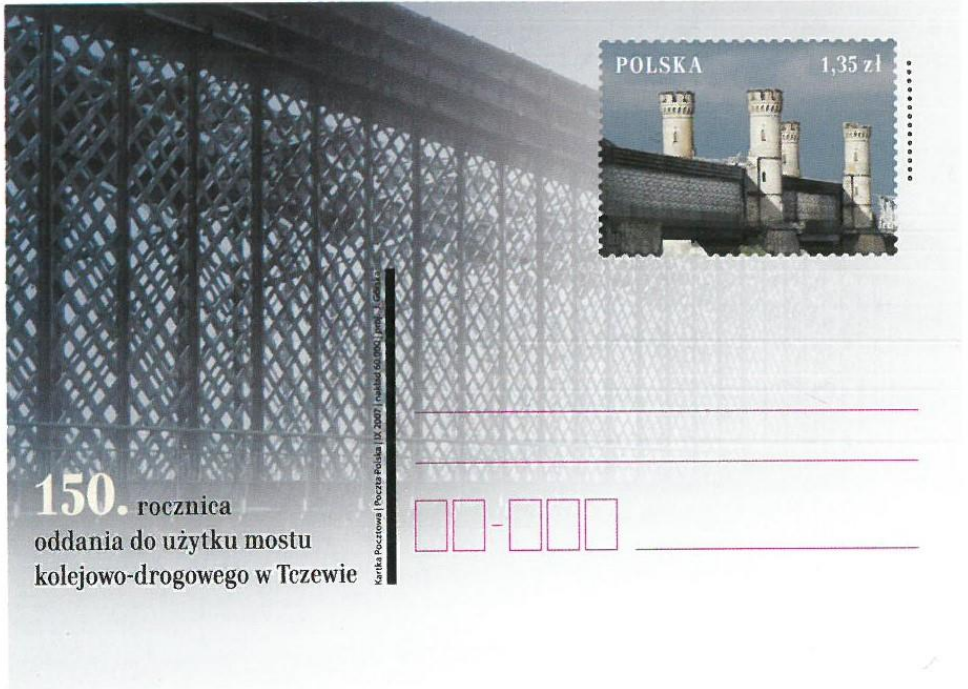
16.	Dzyr Janusz	Ochrona przeciwpożarowa w obronie życia i mienia	Leszno	Wielkopolski
17.	Grenke Sylwia	Ptaki	Wejherowo	Pomorski
18.	Jasicki Marian	Władcy przestworzy - ptaki	Gorzów	Gorzowski
19.	Kazińska Anna	Nadwiślańskie miasta	Sopot	Pomorski
20.	Gorzela Stanisław	Przymierze	Olawa	Dolnośląski
21.	Wawrzynkowski Marian	Boże Narodzenie	Białogard	Koszaliński
22.	Zrój Roman	Jan Paweł II w sanktuariach maryjnych	Gdańsk	Pomorski
23.	Gniewoszewski Zbigniew	Wielka Brytania 1952-1990 Elżbieta II - wydania regionalne i obiegowe	Szczecin	Zach. Pomorski
24.	Malita Stanisław	Francja 1944 - 2004	Olawa	Dolnośląski
25.	Zewer Tadeusz	Polska - Polen 1944 -1952	Legnica	Dolnośląski
26.	Wawrzynkowski Marian	Polskie losy 1939 - 1945	Białogard	Koszaliński
27.	Bednarz Józef	Minerały	Tychy	Śl. Dąbrowski
28.	Potocki Adolf	Hutnictwo	Kraków	Małopolski
29.	Jaskulski Janusz	Wędkastwo - moje hobby	Poznań	Wielkopolski
30.	Kazińska Anna	Pod znakiem Ikara	Sopot	Pomorski
31.	Chajęcki Zdzisław	Łowiectwo w Europie	Gdynia	Pomorski
32.	Bem Sławomir	Polski Czerwony Krzyż	Tarnów	Tarnowski

Klasa konkursowa wystawców młodzieżowych**Grupa A**

33.	Wojciech Chmielak	Citus, Altius, Fortius...	Subkowy	Pomorski
34.	Justyna Trzopek	Ptaki wokół nas	Czernichów	Beskidzki
35.	Ewa Borucińska	Wędrówki po Polsce z J. Brzechwą	Czeremcha	Białostocki
36.	Jakub Grzelak	Dzieje polski na przestrzeni wieków	Olawa	Dolnośląski
37.	Dagmara Wolska	Dyscypliny sportowe	Olawa	Dolnośląski
38.	Agata Kulpa	Kraków sercem Polski	Branice	Opolski
39.	Weronika Walus	Polskie zabytki UNESCO na liście światowego dziedzictwa	Zawiercie	Śl. Dąbrowski
40.	Artur Hildebrandt	Kopernik	Wejherowo	Pomorski

Grupa B

41.	Grzegorz Maras	Polskie Parki Narodowe	Uciechowice	Opolski
42.	Dorota Doroszkiewicz	Zwierzęta w służbie człowieka	Czeremcha	Białostocki
43.	Anna Roszowska	Architektura	Legnica	Dolnośląski
44.	Daniel Magiera	Malarze Europejscy	Legnica	Dolnośląski
45.	Elżbieta Malita	Koty i psy	Olawa	Dolnośląski
46.	Dorota Ogłaszewska	ABC usług pocztowych i co nieco filatelistyki	Warszawa	Warszawski
47.	Michał Dziurkowski	Zabytki architektury w Polsce	Tomaszów Lub.	Zamojski
48.	MKF Nr 5 w Legnicy	Transport i Komunikacja	Legnica	Dolnośląski
49.	MKF przy ZO PZF w Szczecinie	Z Europy do wspólnej Europy	Szczecin	Zach. Pomorski
50.	Alicja Hildebrandt	Wejherowo	Wejherowo	Pomorski



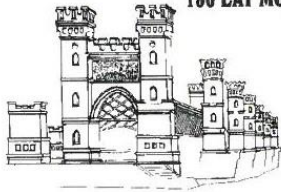
150. rocznica
oddania do użytku mostu
kolejowo-drogowego w Tczewie

Kartka Pocztowna | Poczta Polska | 12.2007 | (wzrost 60 mm) | papier | 100 mm x 148 mm

□ □ - □ □ □ □

Kartka pocztowa Cp

**KRAJOWA WYSTAWA FILATELISTYCZNA
"150 LAT MOSTU"**



12.10.2007 TCZEW 1

Datownik



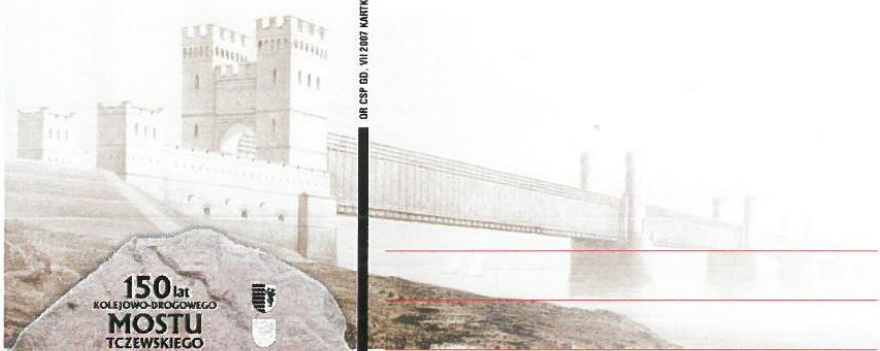

Podklejka

Wydawnictwa Poczty Polskiej związane z wystawą

KRAJOWA WYSTAWA FILATELISTYCZNA
"150 LAT MOSTU" Tczew 1857 - 2007

PRI- 024 / 44 / 97

DR CSP 60. VI 2 2007 KARTKA POCZTOWA




150 lat
KOLEJOWO-DROGOWEGO
MOSTU
TCZEWSKIEGO
1857-2007
WALDARMI
TOMEK ZENUSZKI

DR CSP 60. VI 2 2007 KARTKA POCZTOWA

XXXIV
Spotkania Ogólnopolskiego Klubu Marynistów
Polskiego Związku Filatelistów
oraz Klubu "Ziemia Gdańska"

PRI- 024 / 44 / 97

DR CSP 60. VI 2 2007 KARTKA POCZTOWA

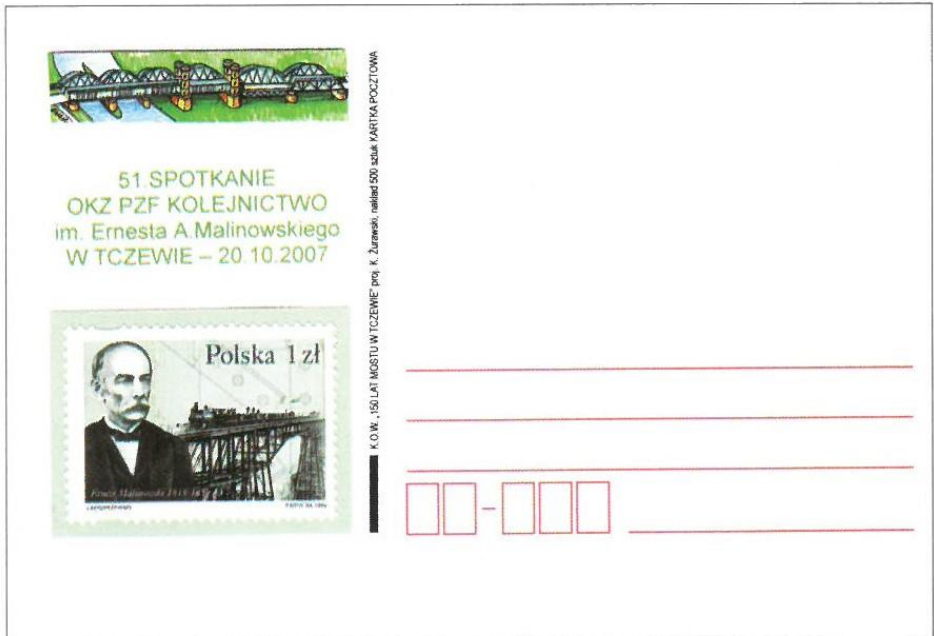


DR CSP 60. VI 2 2007 KARTKA POCZTOWA

Wydawnictwa Poczty Polskiej związane z wystawą



Koperta okolicznościowa wydana przez K.O.W.



Kartka okolicznościowa wydana przez K.O.W.

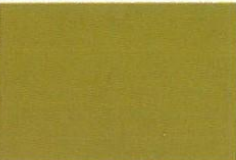


Medal okolicznościowy wydany przez K.O.W.

Spis treści

Patronat, Protektorzy i Komitet Honorowy Wystawy.....	4
Komitet Organizacyjny Wystawy	5
Program Wystawy	6
Sąd Konkursowy Wystawy	7
Listy gratulacyjne	9
<i>Adam Murawski</i>	
I. Historia powstania Kolei Wschodniej - Ostbahn	16
II. Budowa mostu	19
III. Wygląd mostu	27
IV. Tczewski most w okresie II wojny światowej	33
V. Powojenna odbudowa i terażniejszość mostu	37
<i>Bernard Jesionowski</i>	
I. Kolej a poczta. Wpływ powstania sieci kolejowej w XIX wieku w Prusach na spedycję poczty	43
II. Ostbahn Berlin – Königsberg	44
III. Okres 1851-1859	46
IV. Okres od 1 kwietnia 1859 do 31 grudnia 1871	47
V. Okres po 1 stycznia 1872 roku	48
Regulamin Krajowej Wystawy Filatelistycznej pod nazwą „150 lat mostu w Tczewie”	60
Regulamin Sądu Konkursowego Specjalistycznej Krajowej Wystawy Filatelistycznej II stopnia „150 lat mostu w Tczewie”	63
Wykaz wystawców i tytuły eksponatów	66

PATRIOTYZM



MECENAS
POLSKIEJ KULTURY



SZTUKA



TEATR



KULTURY
LOKALNE



TRADYCJA
NARODOWA

POCZTA POLSKA OTRZYMAŁA TYTUŁ MARKI WYSOKIEJ REPUTACJI
JAKO JEDNA Z NAJLEPIEJ ROZPOZNAWANYCH I DARZONYCH
POWSZECHNYM ZAUFANIEM MAREK



Poczta  Polska

Codziennie
dla polskiego społeczeństwa...



Urząd Gminy Tczew
ul. Lecha 12
83-110 Tczew
tel. 058 530-51-32;
fax: 058 530-51-30;

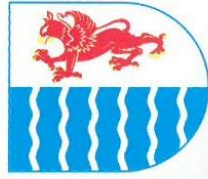
Biuro Rady Gmin - 058 530-51-36,
www.gmina-tczew.pl
e-mail: urząd@gmina-tczew.pl;
inwestycje@gmina-tczew.pl
BIP: tczewgw.e-bip.pl

Gmina Tczew jest jedną z największych w województwie pomorskim. Zajmuje powierzchnię 17.062 ha i swym obszarem obejmuje 36 miejscowości zorganizowanych w 26 sołectw. Zamieszkiwana jest przez 11.475 osób. Leży w środkowej części województwa pomorskiego przy skrzyżowaniu dwóch międzynarodowych dróg łączących północno-zachodnią i północno-wschodnią część kraju oraz południe Polski z Trójmiastem. Korzystne położenie, blisko Trójmiasta, na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych (w tym budowanej autostrady A-1), handlowych, rozbudowana wewnętrzna sieć telekomunikacyjna, drogowa oraz kolejowa, sprawiają, że Gmina Tczew jest atrakcyjną dla inwestorów.

Cechą wyróżniającą gospodarkę Gminy Tczew jest funkcjonowanie obok dominujących gospodarstw rolnych oraz małych i średnich przedsiębiorstw działających w sferze produkcji, handlu i usług szeregu dużych firm, które siedziby swoje zlokalizowały na terenie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

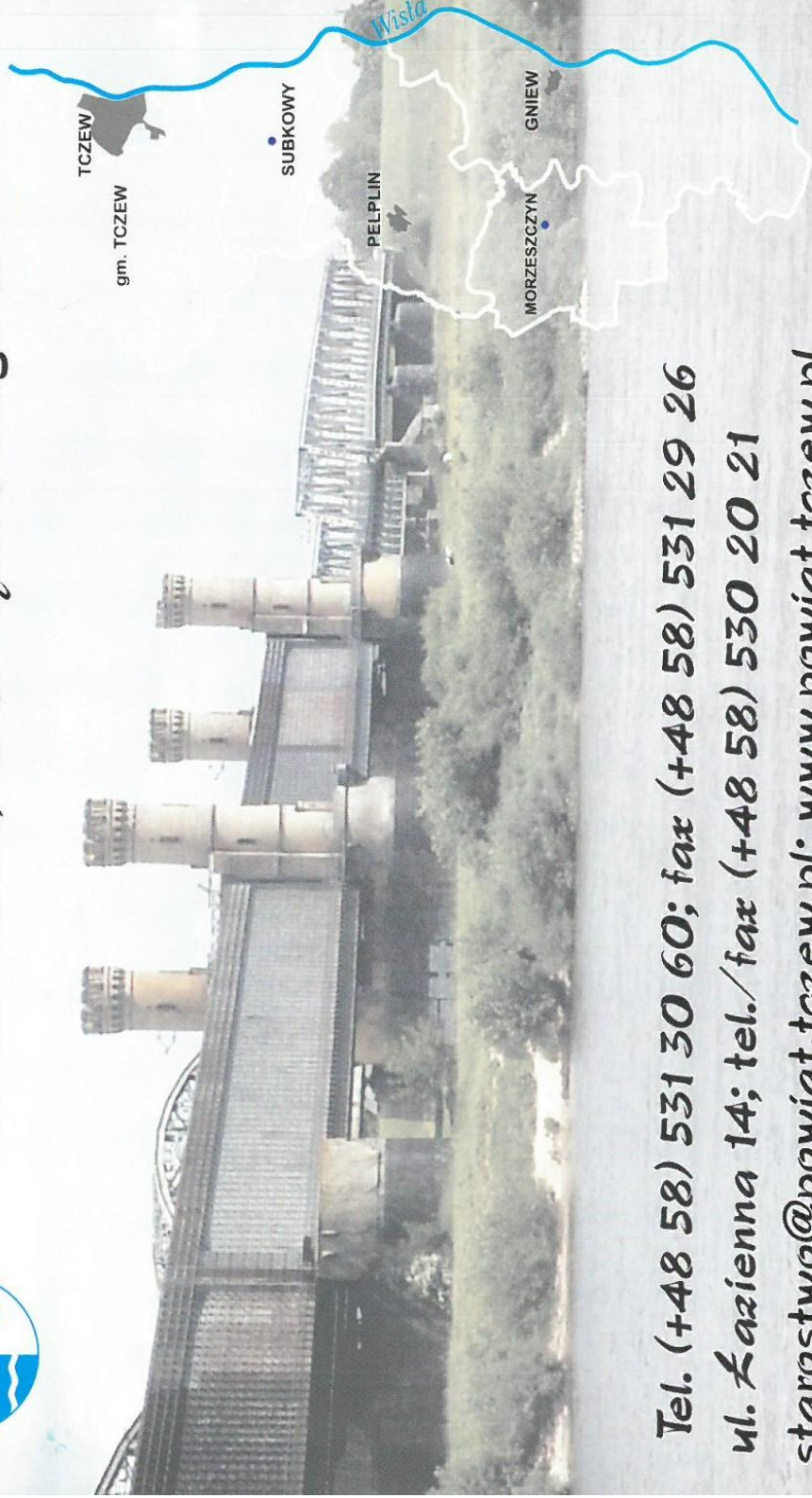
Gmina Tczew posiada tereny bogate w lasy, jak również jeziora, które stanowią ważny element dla rozwoju gminnej turystyki i rekreacji. Centralny Szlak Kociewski, który wiedzie z Tczewa przez Rokitki i Swaróżyn do Starogardu Gdańskiego, pozwala na poznanie malowniczych zakątków gminy.





Starostwo Powiatowe w Tczewie

83-110 Tczew; ul. J. Dąbrowskiego 18



Tel. (+48 58) 531 30 60; fax (+48 58) 531 29 26
ul. Łazienna 14; tel./fax (+48 58) 530 20 21
starostwo@powiat.tczew.pl; www.powiat.tczew.pl



Urząd Miejski w Tczewie
pl. Piłsudskiego 1, 83-110 Tczew

www.tczew.pl
www.bip.bazagmin.pl/tczew/
info@um.tczew.pl



Sekretariat Prezydenta Miasta – tel. 058 7759-309, fax 058 531-34-52
Biuro Obsługi Klienta – tel. 058 7759-300, 058 7759-343

MIASTO TCZE W

Powierzchnia: 22 km²
Liczba mieszkańców: 60,5 tys.

Tczew jest czwartym co do wielkości miastem województwa pomorskiego, po Gdańsku, Gdyni i Słupsku. To miasto z bogatą historią i jasną wizją przyszłości określoną w strategii rozwoju i Wieloletnim Planie Inwestycyjnym. To miasto, które swój dalszy rozwój łączy z powrotem nad Wisłę, wzrostem atrakcyjności turystycznej, inwestycyjnej i świadome szanse, jaką daje bliskość autostrady A-1 i możliwość korzystania z unijnych funduszy.

Miasto z tradycją

Tczew jest jednym z najstarszych miast na Pomorzu Gdańskim o ponad 800 - letniej potwierdzonej historii, której świadectwem są liczne zabytki. Do najciekawszych należy wybudowany 150 lat temu Most Tczewski oraz kościół farny z XIII w. Tczew to także miasto najstarszej na ziemiach polskich Rady Miejskiej – rajców miejskich wspomina się w dokumentach już w 1258 r., a więc dwa lata przed lokacją miasta, której dokonał książę Sambor II. Do najwybitniejszych dawnych mieszkańców miasta należał Jan Reinhold Forster (1729-1798), znany geograf i przyrodnik, uczestnik drugiej wyprawy kpt. J. Cooka dookoła świata. Do dzisiaj istnieje kamienica, w której się urodził (pl. Hallera 4).

Brama do Trójmiasta

Okolo 20 tysięcy ludzi, którzy codziennie przewijają się przez tczewski dworzec kolejowy zapewne już za kilka lat Tczew kojarzyć będą z nowoczesnym centrum komunikacyjnym. Planowana na najbliższe lata inwestycja – regionalny węzeł komunikacyjny, powiąże ze sobą różne rodzaje transportu – samochodowy, zbiorowy miejski i pozamiejski, kolejowy. Obszar wokół dzisiejszego dworca PKP ma się zmienić nie do poznania. Nowoczesna architektura, kilkupoziomowe rozwiązania komunikacyjne, piętrowe parkingi, hotel, bary, restauracje, sklepy, multikino – to tylko niektóre pomysły na zagospodarowanie tego obszaru. Dworzec ma służyć nie tylko tczewianom, ale całemu regionowi. Ma to być brama do Tczewa, ale także do Trójmiasta.

Blżej Wisły

Powrót nad Wisłę to jeden z najważniejszych celów strategicznych Tczewa. Szansę dalszego rozwoju miasta samorząd upatruje w rozwoju infrastruktury nadbrzeżnej, ożywieniu terenów nadwiślańskich, kreowaniu wizerunku Tczewa jako miasta atrakcyjnego dla turystów także wodnych.

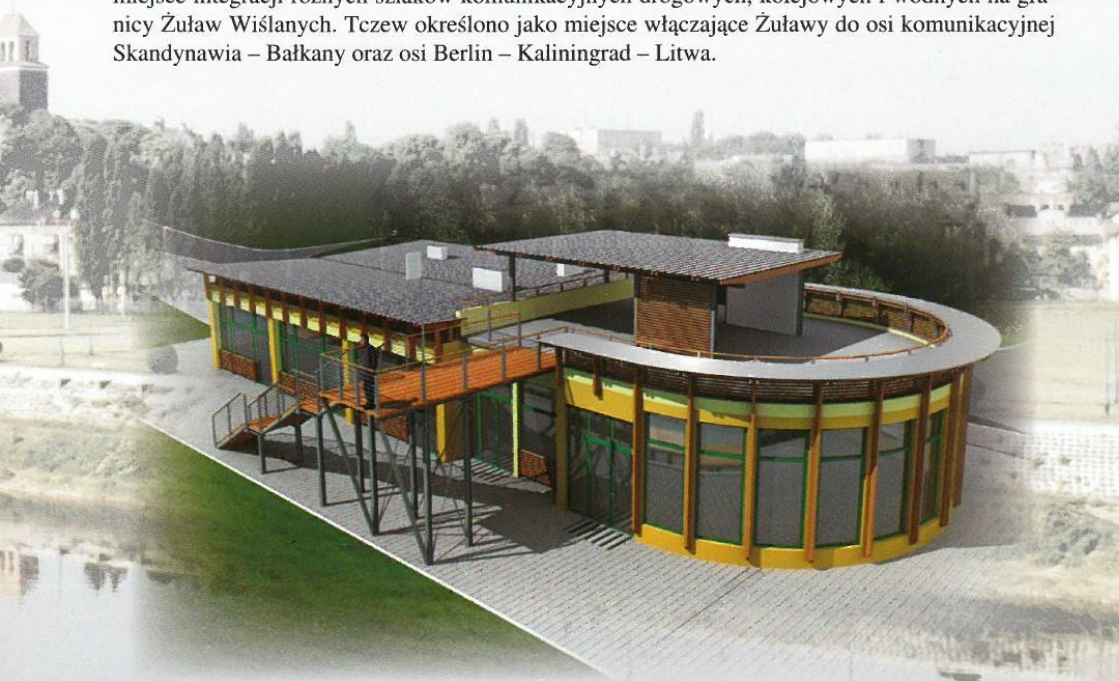
Już w ubiegłym roku, na zaniedbanym i niezagospodarowanym przez lata bulwarze nad Wisłą powstały nowe ulice, trasy rowerowe, spacerowe, plac zabaw, parkingi, punkt widokowy, miej-

sce wypoczynku i rekreacji dla całych rodzin, a także miejsce imprez plenerowych. Kolejnym etapem konsekwentnej polityki samorządu zmierzającej do powrotu Tczewa nad Wisłę na tym obszarze, będzie zagospodarowanie terenu przylegającego do bulwaru – rejonu ul. Zamkowej. Została opracowana oferta dotycząca możliwości lokalizacji zabudowy mieszkalno-usługowej na terenie o powierzchni ponad 8 tys. m². Jest tam miejsce m.in. na hotel, gastronomię.

Tczew jest współtwórcą dużego projektu InWater dotyczącego przywrócenia drogi wodnej Berlin-Królewiec – w kwietniu br. rozpoczęła się, wspierana z unijnych środków, budowa przystani rzecznej. Również w ramach programu InWater przygotowana została koncepcja zagospodarowania strefy nadwodnej i cypla nadwiślańskiego. Tczew to miejsce integracji różnych szlaków komunikacyjnych drogowych, kolejowych i wodnych na granicy Żuław Wiślanych. Tczew określono jako miejsce włączające Żuławy do osi komunikacyjnej Skandynawia – Bałkany oraz osi Berlin – Kaliningrad – Litwa.



Koncepcja zagospodarowania terenów przydworkowych w Tczewie.



Tak będzie wyglądać budynek przystani rzecznej w Tczewie.

PRACOWNIA USŁUG PLASTYCZNYCH

Stefan Kukowski

83-110 Tczew, ul. Hanny Hass 16

e-mail : prac_kukowski @ post.pl

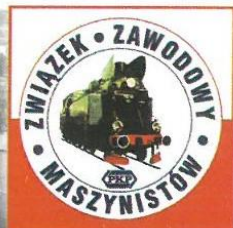
tel. 058 532 60 61, fax 058 532 82 89, 0602 406 168

PROMOCIE REKLAMY od A do Z

Poleca projekty i realizację : wnętrz, wystaw, imprez,
sztyldów, reklam ściennych, samochodowych,
znaków i papierów firmowych,
folderów, wizytówek



**Związek Zawodowy Maszynistów
Zajązkowo Tczewskie
83-110 Tczew**



Przewodniczący
ZMZ Zajązkowo Tczewskie
Jerzy Mosor

tel. 058 531 36 98
fax 058 721 72 13



*Kapliczka
św. Katarzyny Aleksandryjskiej
patronki kolejarzy
wybudowana w czynie
społecznym przez członków
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych
w Zajązkowie Tczewskim*

*Poświęcona 28.11.2005 roku
przez dziekana dekanatu
tczewskiego ks. prałata
Stanisława Cieniewicza*

*Figurę wyrzeźbił
z drewna lipowego twórca ludowy
Jerzy Kamiński z Barłóżna*

NOTATKI

katalogi, foldery, plakaty,
ulotki, książki, broszury,
kalendarze, naklejki,
akcydensy, gazety
papiery firmowe,
teczki ofertowe,
książeczki opłat,
i inne druki
poligraficzne

DRUKarnia

arkuszowa
rolowa



*Zbijamy każdą cenę
sprawdź*



ZAKŁADY GRAFICZNE
w Tczewie

Dział Obsługi Klienta, ul. Kwiatowa 11,

tel./fax. **058 531-57-30**

e-mail: z.graficzne@neostrada.pl



PATRONAT MEDIALNY



PRACOWNIA USŁUG
PLASTYCZNYCH
Stefan Kukowski



GAZETA
Tczewska

Dziennik
Bałtycki