

**Polski Związek Filatelistów
Zarząd Okręgu w Rzeszowie**



**150 LAT RZESZOWSKIEJ KOLEI
100 LAT RZESZOWSKIEJ FILATELISTYKI**

WYSTAWA FILATELISTYCZNA

KATALOG

**Polski Związek Filatelistów
Zarząd Okręgu w Rzeszowie**

Wystawa Filatelistyczna

organizowana z okazji

**150 LAT RZESZOWSKIEJ KOLEI ORAZ
100 LAT RZESZOWSKIEJ FILATELISTYKI**

KATALOG

Rzeszów, 13 – 21 września 2008

Redakcja katalogu:

Zygmunt Kaluża

Autorzy:

Ryszard Stankiewicz

Paweł Pasterz

Elżbieta Kaluża

Projekt okładki:

Zygmunt Kaluża

Projekt datownika:

Ryszard Siuszko

Projekt kartki pocztowej:

Paweł Pasterz

Zdjęcia dzięki uprzejmości Pana Ryszarda Stankiewicza.



rzeszów
miasto in plus

Katalog wydano przy wsparciu finansowym budżetu Miasta Rzeszowa.

Komitet Organizacyjny

Przewodniczący:

Edward Pado

Z – ca przewodniczącego:

Józef Gajda

Członkowie:

1. Zofia Bialic
2. Zygmunt Krysiński
3. Stanisław Łutczyn
4. Ryszard Siuszko
5. Tadeusz Szeliga
6. Julian Tomaka
7. Eugeniusz Tomaszuk
8. Andrzej Wojtowicz
9. Edmund Zaborowski

Sąd Konkursowy

Przewodniczący:

Zygmunt Kaluża

Rzeszów

Członkowie:

Jarosław Kostecki

Przemyśl

Julian Bałuch

Jarosław

Krzysztof Gromski

Rzeszów

Aspiranci:

Czesław Bolibrzuch

Tarnobrzeg

ZANIM PIERWSZY POCIĄG PRZYJECHAŁ DO RZESZOWA ...

Encyklopedia Gazety Wyborczej definiuje kolej jako „system transportu osób i ładunków za pomocą pojazdów poruszających się po wyznaczonym torze”. Wyznaczony tor to szyny kolejowe, a pojazdy to wagony i lokomotywy. Wagony są ciągnięte (rzadziej pchane) przez lokomotywy parowe, spalinowe lub elektryczne. Napęd parowy wykorzystywany był w transporcie fabrycznym już w 2. połowie XVIII wieku. Stosowane podówczas parowozy nie były zbyt efektywne. Zarówno bowiem lokomotywa jak i wozy (wagoniki) poruszały się bezpośrednio po ziemi, co wymagało użycia wozu ciągnącego o stosunkowo dużej mocy. W transporcie kopalnianym natomiast stosowane były wozy konne poruszające się po torach. Połączenie obu tych rozwiązań spowodowało możliwość ciągnięcia wagonów z towarem dużo cięższym niż sama lokomotywa.

Za datę narodzin kolei, zwanej wówczas drogą żelazną, uważa się 8 października 1825 roku - dzień zwycięskiej prezentacji na konkursie kolei Stockton - Darlington zbudowanego przez George Stephensona parowozu Rakieta. Pierwsze linie kolejowe powstały już w 1825 roku w Wielkiej Brytanii na trasie Liverpool - Manchester i w Stanach Zjednoczonych na trasie Baltimore - Ohio. Na podzielonych zaborami ziemiach Polski jako pierwsza powstała linia Wrocław - Mysłowice (1843 - 1846), następna Warszawa - Granica (1845 - 1848) i kolejna, najkrótsza Kraków - Granica (1847 - 1848). Wszystkie trzy linie łączyły duże miasta zaborów z położoną nad graniczną Białą Przemszą miejscowością Granica, obecnie Sosnowiec-Macзки.

Kraków do idei kolejnictwa początkowo odniósł się niechętnie. Krakowianie obawiali się negatywnego wpływu kolei na wiele sfer życia codziennego. Panowało przekonanie, iż sąsiedztwo kolei spowoduje straty w żywym inwentarzu, pożary i wiele innych nieszczęść. Dość szybko jednak zmieniono zdanie. Według Leszka Mazana największy niepokój w związku z możliwością ominięcia Krakowa przez kolej wykazali kupcy krakowscy. Obawiali się pozbawienia możliwości łatwej wymiany towarowej z przygranicznymi terenami zaboru rosyjskiego i Śląskiem. Szczęśliwie obawy okazały się bezzasadne. 13 października 1847 roku o godz. 9.30 rozpoczęła się uroczysta inauguracja Kolei Krakowsko-Górnośląskiej.

Zarówno budynek dworca jak i pozostała infrastruktura kolejowa wybudowana została z przeznaczeniem dla stacji przelotowej. Niestety Kraków okazał się być stacją końcową. Szczęśliwie dla Galicji, szczególnie wschodniej, nie na długo. 10 listopada 1854 roku "Gazeta Wiedeńska" zamieściła informację o budowie linii kolejowej z Krakowa do Przemyśla. Pierwszy etap tej inwestycji zakończony został 20 lutego 1856 roku. Na dworzec w Dębicy wjechał pierwszy pociąg z Krakowa. Do Rzeszowa pozostało niecałe 50 km. Pokonanie tej odległości zajęło budowniczym kolei dwa i pół roku. Następne dwa zajęło połączenie ze Lwowem. W ten to sposób Rzeszów zyskał połączenie ze stolicą województwa, a jego mieszkańcy z cały światem.

Elżbieta Kałuża

KRÓTKA HISTORIA KOLEI W RZESZOWIE I W GALICJI

W latach pięćdziesiątych XIX w. Rzeszów był (jak na tamte czasy) miastem średniej wielkości, położonym w prowincji Galicja i Lodomeria, będącej częścią składową cesarstwa austro-węgierskiego. Miasto leżało niemal w połowie drogi pomiędzy Krakowem a Lwowem, dwoma najważniejszymi ośrodkami miejskimi w Galicji.

Kolej żelazna dotarła do Rzeszowa 15 listopada 1858 r., kiedy to otwarto do ruchu odcinek Dębica – Rzeszów długości 46,9 km linii Kraków – Lwów, budowanej przez Cesarsko Królewską Uprzywilejowaną Kolej Galicyjską Karola Ludwika (k.k. priv. Galizische Carl-Ludwik-Bahn, CLB). W Krakowie linia kolei CLB łączyła się z linią Wiedeń – Kraków C.K. Uprz. Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda (k.k. priv. Kaiser Ferdinands Nord-Bahn, KFNB). Tym samym Rzeszów otrzymał połączenie nie tylko z Krakowem, ale także poprzez Czechy z Wiedniem – stolicą cesarstwa austro-węgierskiego.

Od linii Kraków – Wiedeń odchodziła w Trzebini linia kolei KFNB do Szczakowej (fragment dawnej Kolei Krakowsko-Górnośląskiej, Krakau-Oberschlesische Bahn, KOE, z Krakowa do Mysłowic).

Ze Szczakowej (obecnie Jaworzno Szczakowa) istniało połączenie przez granicę austriacko-pruską z Mysłowicami i przez granicę austriacko-rosyjską z Granicą (obecnie Sosnowiec Maczki). Z Mysłowic wychodziła linia Kolei Górnośląskiej (Oberschlesische Eisenabhn-Gesellschaft, OSE) do Wrocławia. Z Wrocławia linią Kolei Dolnośląsko-

Marchijskiej (Niederschlesisch-Märkische Eisenabhn, NME) można było dotrzeć do stolicy Prus – Berlina, a z Berlina do prawie wszystkich krajów Europy. Odgałęzienie do Granicy łączyło się z linią Granica – Warszawa, Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (Warszawo-Wienskaja Żeleznija Doroga, WWŻD).

Tak więc w 1858 r. Rzeszów uzyskał okno na świat dające możliwości podróżowania i handlu z całą Europą. Miało to ogromne znaczenie dla rozwoju miasta.



Rzeszów. Dworzec kolejowy — Bahnhof.

Rok później 15 listopada 1859 r. oddano do ruchu odcinek Rzeszów – Przeworsk długości 36,7 km budowanej przez kolej CLB linii Kraków – Lwów. 4 listopada 1861 r. linia kolei CLB dotarła do Lwowa. Rzeszów uzyskał zatem połączenie kolejowe ze stolicą prowincji.

1 września 1866 r. Towarzystwo Kolejowe Lwów-Czerniowce (Lemberg-Czernowitz Eisenbahn-Gesellschaft,

LCE) uruchomiło linię prowadzącą ze Lwowa do Czerniowiec – stolicy prowincji Bukowina, najdalej na południowy-wschód wysuniętej części cesarstwa austro-węgierskiego. W 1870 r. linię kolei LCE przedłużono z Czerniowiec do Jassy w Rumunii, co połączyło Rzeszów z Rumunią.

4 listopada 1871 r. kolej CLB uruchomiła linię Lwów – Podwołoczyska – Wołoczyska. Wołoczyska leżały już w Rosji i były połączone poprzez linię Wołoczyska – Płoskirów Drogi Żelaznej Południowo-Zachodniej (Južno-Zapadnaja Żeleznyja Doroga, JZŻD) z siecią kolei rosyjskich. Tędy prowadziła najkrótsza droga do Odessy, dająca Rzeszowowi dogodne połączenie z Rosją. (Określone połączenie pośrednie z Rosją poprzez Granicę i Warszawę, funkcjonowało już od 1862 r.).

27 sierpnia 1874 r. kolej CLB uruchomiła linię Krasne – Brody – Radziwiłłów. Radziwiłłów leżał po rosyjskiej stronie granicy. Tędy prowadziło, poprzez linię Radziwiłłów – Zdołbunów Drogi Żelaznej Kijowsko-Brzeskiej (Kijewo-Briestkaja Żeleznyja Doroga, KBŻD), najkrótsze połączenie Rzeszowa z Kijowem i Moskwą.

Dogodne powiązania Rzeszowa z zachodem i wschodem Europy stały się faktem. Gorzej było z komunikacją w kierunkach północnym i południowym. Kierunek północny do I wojny światowej był praktycznie zablokowany, gdyż granica austriacko-rosyjska przebiegała w rejonie Sandomierza, a Rosja nie godziła się na żadne połączenia kolejowe poprzez granicę w tym rejonie.

12 października 1890 r. wyprowadzono z Rzeszowa w kierunku południowym linię do Jasła. Linia została zbudowana przez państwo i weszła w skład C.K. Austr-Węgierskich Kolei Państwowych (k.k. österreichisch-ungarische Staatsbahnen, kkStB). W Jasle łączyła się ona ze zbudowaną w 1884 r. (również państwową) C.K. Galicyjską Koleją Transwersalną (k.k. Galizische Transversalbahn, GT), eksploatowaną przez

C.K. Austro-Węgierskie Koleje Państwowe (k.k. österreichisch-ungarische Staatsbahnen, kkStB).

Główna linia GT rozpoczynała się w Zwardonu i wiodła z zachodu na wschód wzdłuż podnóża Karpat, aż do Husiatyna na granicy austriacko-rosyjskiej na Zbruczu. Linia biegła przez Żywiec, Suchą (obecnie Sucha Beskidzka), Chabówkę, Nowy Sącz, Stróże, Zagórzany (obecnie Gorlice Zagórzany), Jasło, Nowy Zagórz, Chyrów, Drohobycz, Stryj, Dolinę, Stanisławów, Pałahicze, Białą Czortkowską, Czortków, Wygnanekę, Kopyczyńce do Husiatyna. Liczyła 660 km długości. Kolej GT miała odgałęzienia: Sucha – Skawina, Oświęcim – Podgórze Płaszów (obecnie Kraków Płaszów) i Zagórzany – Gorlice. W sumie była to rozległa sieć kolejowa o dużym znaczeniu gospodarczym dla całej Galicji. Połączenie Rzeszowa z tą siecią dawało miastu dalsze możliwości rozwoju gospodarczego.

Linia Jasło - Rzeszów była eksploatowana przez C. K. Austriacko-Węgierskie Koleje Państwowe (k.k. österreichisch-ungarische Staatsbahnen, kkStB), a linia Kraków – Rzeszów – Lwów przez prywatną kolej CLB. Współpraca obu kolei od początku układała się źle. W tej sytuacji konieczne stało się zbudowanie w Rzeszowie osobnej stacji kolei kkStB. Powstała więc stacja Rzeszów Staroniwa, połączona łącznicą ze stacją kolei CLB – Rzeszów. Linia z Jasła wchodziła do stacji Rzeszów od strony zachodniej i umożliwiała jazdę w kierunku wschodnim bez zmiany czoła pociągu. Aby uzyskać dogodny wyjazd z Rzeszowa Staroniwy w kierunku zachodnim, zbudowano łącznicę długości 0,7 km i posterunek odgałęźny Rzeszów Zachodni usytuowany na zachód od stacji Rzeszów. W ten sposób na długie lata ukształtował się rzeszowski węzeł kolejowy.

Dopiero w latach trzydziestych w związku z budową Centralnego Okręgu Przemysłowego zaplanowano budowę linii łączącej Rzeszów z Tarnobrzegiem (na linii Dębica –

Rozwadów). Do wybuchu II wojny światowej zrealizowano tylko w 1938 r. krótki 13 kilometrowy odcinek planowanej linii z Ocic do Dęby Rozalina. (Ocice leżały na linii Dębica – Rozwadów).

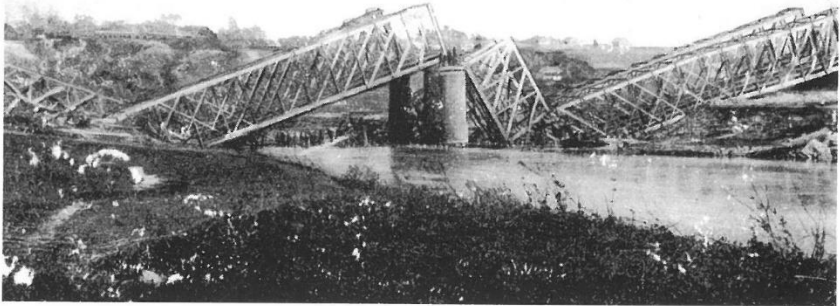
Dalszy rozwój węzła rzeszowskiego nastąpił dopiero po II wojnie światowej. Z Rzeszowa wyprowadzono linię do Ocic. Odchodziła ona od posterunku odgałęźnego Rzeszów Zachodni w kierunku północno-zachodnim. Budowano ją etapami. 22 lipca 1960 r. uruchomiono oficjalnie odcinek Rzeszów – Głogów Małopolski długości 14 km. Wprowadzono na nim rozkładowy ruch osobowy. Następny odcinek Głogów Małopolski – Kolbuszowa długości 17 km otwarto też 22 lipca 1964 r. Ostatni odcinek Kolbuszowa – Dęba Rozalin długości 24 km oddano do ruchu 27 listopada 1971 r. Taki układ węzła rzeszowskiego utrzymał się do dzisiaj.

1 stycznia 1892 r. kolej CLB została wykupiona przez państwo i weszła w skład kolei kkStB. Wszystkie linie kolejowe wokół Rzeszowa znalazły się pod jednolitym zarządem państwowym.

W lipcu 1914 r. rozpoczęła się I wojna światowa. 11 listopada 1914 r. wojska rosyjskie zajęły Rzeszów, 15 listopada Jasło. Linie kolejowe w rejonie Rzeszowa zostały przekute na tor szeroki i weszły w skład pozostających pod zarządem wojskowym Lwowskich Dróg Żelaznych (Lwowskije Żelaznyje Dorogi, LŽD).

2 maja 1915 r. ofensywa wojsk austriackich odrzuciła Rosjan z pod Tarnowa i Gorlic pod Jarosław. Austriacy odzyskali Rzeszów i Jasło. Przystąpili do prowizorycznej odbudowy zniszczonych przez Rosjan mostów i zmiany szerokości torów na normalną. 25 maja 1915 r. wznowiono ruch pociągów na odcinku Dębica – Rzeszów, a 7 czerwca na odcinku Rzeszów – Przeworsk. Drugą nitkę torów na głównej linii Kraków – Lwów uruchomiono 15 lipca 1915 r. Boczna linia do Jasła była przejezdna od 27 maja 1915 r.

*Rzeszów r. 1914–1915. Most kolejowy nad Wisłokiem.
Eisenbahnbrücke über die Wisłoka.*



Zniszczony most Spólnik

Po zakończeniu I wojny światowej i odrodzeniu się państwa polskiego, na początku listopada 1918 r. linie kolejowe w rejonie Rzeszowa weszły w skład Polskich Kolei Państwowych. Linie na zachód i na południe od Rzeszowa ze stacją w Rzeszowie włącznie, znalazły się w składzie DOKP Kraków, a linie na wschód od Rzeszowa w DOKP Lwów.

We wrześniu 1939 r. wybuchła II wojna światowa. 8 września 1939 r. na przedpolach Rzeszowa skuteczną obronę zorganizowała 10 Brygada Kawalerii Zmotoryzowanej płk Maczka. Linia obronna przebiegała przed przystankiem Rudna Wielka. Około godz. 16.00 pozycje polskie zaatakowała niemiecka 4 Dywizja Lekka. Natarcie piechoty było wsparte przez czołgi i artylerię. Polacy utrzymali swe pozycje. W nocy z 8 na 9 września płk. Maczek ze względu na ciężką sytuację

ogólną zdecydował się wycofać na wschodni brzeg Wisłoka. Stacja Rzeszów dostała się w ręce niemieckie. Niemcy zajęli także Jasło. Linie kolejowe w rejonie Rzeszowa weszły w skład dyrekcji krakowskiej (OBD Krakau) Kolei Wschodniej (Ostbahn) będącej częścią składową kolei niemieckiej Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, DRG.

W sierpniu 1944 r. Rzeszów i Jasło zostały zajęte przez wojska sowieckie. Linia frontu ustabilizowała się na Wisłoce na zachód od Dębicy i na zachód od Jasła. Wycofujące się wojska niemieckie zniszczyły ważniejsze obiekty kolejowe. Na głównej linii Sowieci odbudowali prowizorycznie mosty jednego toru, zmienili szerokość torów i wykorzystywali ją do zaopatrywania wojsk frontowych. Później odbudowano także drugi tor (szeroki). Na bocznej linii do Jasła nie zmieniono szerokości toru, wykorzystując zdobyczny tabor niemiecki.

Linie kolejowe pozostawały pod sowieckim zarządem wojskowym (Централное Управление Военных Сообсзчений, CUWS).



W sierpniu 1945 r. wojska sowieckie przekazały linię PKP, pozostawiając jeszcze swoje komendantury wojskowe na większych stacjach. Linie w rejonie Rzeszowa weszły w skład DOKP Kraków. W 1946 r. przywrócono normalną szerokość jednego toru. Drugi tor szeroki utrzymał się najdłużej w Polsce, bo aż do 1947 r.

26 września 1963 r. zelektryfikowano odcinek Dębica – Rzeszów, a 28 kwietnia 1964 r. odcinek Rzeszów – Przeworsk. Linie z Rzeszowa do Ocice i do Jasła pozostały niezelektryfikowane.

W 1975 r. DOKP Kraków zmieniła nazwę na DOKP Południowa.

3 kwietnia 2000 r. zawieszono przewozy pasażerskie na linii Rzeszów – Ocice. Zamknięto odcinek Dęba Rozalin – Widelka.

W 1998 r. zlikwidowano podział na DOKP.

1 marca 2007 r. wznowiono przewozy pasażerskie na wyremontowanym odcinku Rzeszów – Kolbuszowa. Do końca 2007 wyremontowano całą linię Rzeszów – Ocice.

Rzeszów powrócił do roli czterokierunkowego węzła kolejowego. W obecnym rozkładzie jazdy obowiązującym od 13.12.2007 ze stacji Rzeszów codziennie wyprawianych jest 68 pociągów pasażerskich, w tym 36 lokalnych osobowych, 26 dalekobieżnych krajowych, 5 IC/Ex oraz 1 międzynarodowe.

Ryszard Stankiewicz

KOLEJ NA ZNACZKACH

Podjąłem się z pozoru prostego zadania, napisania krótkiego artykułu poświęconego motywowi kolejowemu w polskiej filatelistyce. Teoretycznie nic trudnego, ale gdy się tak dokładniej przyglądnąć, poszukać w miarę niebanalnego tematu czy raczej: wspólnego mianownika... zadanie okazuje się nie do końca najłatwiejsze.

Filatelistyka oraz kolej są mi (pasjonatowi i multihobbyście) niezwykle bliskie. Ale tak się składa, że w dziedzinie tej pierwszej, specjalizuję zupełnie inny temat (od lat zajmuję się filatelistyką tematyczną związaną ze sportem, a ściślej: zbieram materiał dotyczący wyłącznie łyżwiarstwa figurowego oraz gimnastyki sportowej i artystycznej), co zaś się tyczy drugiej, tj. kolei – interesuje mnie w zasadzie wyłącznie tabor, do tego: raczej ten posiadający własny napęd (najlepiej parowy), a żeby było jeszcze ciekawiej – wszystko powinno być w skali 1/87 albo 1/43... bo to są właśnie najpopularniejsze podziały modelarskie.

Filatelista specjalizujący sport, pasjonat budujący miniaturowe modele polskich lokomotyw i wspólny mianownik, przy pomocy którego ma wyjść interesujący (mam nadzieję) artykułik nawiązujący do wielkiej imprezy pt. 150 lat Kolei w Rzeszowie i związanej z nią Wystawy Filatelistycznej... Ale od czegoś wypada zacząć.

Zacząłem więc od przeglądu wszystkiego, co Poczta Polska wydała na światło dzienne. Bardzo dużo tego nie ma, jednak trochę interesującego materiału znaleźć można. Wprawdzie mojej ulubionej Ty 2, czyli Kriegsloka BR52 w

służbie PKP na znaczkach nie wytropiłem, ale za to... kilku innych większych i mniejszych braci, na tle historii rodzimej myśli technicznej i owszem.



Seria Historia lokomotywy, 1976

Zerknijmy zatem na dwie serie wydane w latach 70. i poszukajmy ważnych akcentów z historii polskiej kolei. Obiektów będzie pięć: cztery parowozy i jedna maszyna elektryczna, tak jak przystało na „filatelistyczny” przełom epoki pary w elektryczność.

W serii znaczków z roku 1976, oznaczonych numeracją od 2280 do 2287 wg katalogu Fischera, oprócz prezentacji pojazdów i ich twórców zasłużonych dla historii światowej kolei żelaznej (mamy tu m.in. Panów Stephensona, Harrisona i Rogersa), zwróćmy uwagę na walory o nominałach 1,50 i 4,90 złotych. Pierwszy z nich prezentuje maszynę nowoczesną, znaną i spotykaną na większości linii do dziś. Charakterystyczny, długi korpus, ścięte czoła lokomotywy, trzyosiowe wózki podwozia kryjące potężne silniki trakcyjne. No i ten kolor: jasnozielona górna, a ciemnozielona dolna część kadłuba. To ET 22, najsilniejsza, jednoczłonowa lokomotywa elektryczna pracująca na naszych kolejach. Produkowana przez wrocławski Pafawag (którego logo umieszczono także w lewym, górnym rogu znaczka) od roku 1969 pod fabryczną nazwą 201E. Przyporządkowany na PKP symbol ET 22, oznacza że jest to elektryczna lokomotywa towarowa, jednak w praktyce „dwudziestka dwójka” stosowana jest do obsługi różnych pociągów, także pasażerskich. Dlaczego umieszczono ją na serii, w której dominują pojazdy historyczne? Może uznano, że stanowi wyjątkową ikonę rodzimej, nowoczesnej technologii? A może chodziło o aspekt... numerologiczny? Bo przecież drugi ze znaczków serii o którym wspomniałem, ten z nominałem 4,90 zł i portretem inżyniera Antoniego Xiężopolskiego to ilustracja przedstawiająca parowóz Ok-22, opracowany w roku 1922 przez zespół polskich inżynierów, współpracujących z biurem konstrukcyjnym fabryki Hanomag w Hanowerze. Konstrukcja

tego parowozu przeznaczonego do prowadzenia pociągów osobowych, oparta została na innym słynnym projekcie: lokomotywie P8 znanej na PKP jako Ok-1, a będącej po Ty 2 i 42 najliczniej występującą na naszych szlakach...





Seria Historia kolejnictwa, 1978

Warto zauważyć, że na znaczku przedstawiono Ok-22 bez tendra, którym był zazwyczaj czteroosiowy model 22D23, na wózkach amerykańskich typu Diamonda.

Kim był natomiast wspomniany inżynier Xiężopolski? Polak umieszczony w towarzystwie takich kolejowych sław, jak twórca legendarnej Rakiety – Georg Stephenson czy Richard Trevithick?

To urodzony w roku 1861 inżynier kolejnictwa. Po praktyce w USA przebywał w Rosji, był dyrektorem wytwórni wagonów w Rewlu, a potem w Rydze, gdzie wykładał w Petersburskim Instytucie Politechnicznym. Od 1922 działał w Polsce: profesor Politechniki Warszawskiej i twórca jej Wydziału Mechanicznego. Rzeczoznawca i doradca Ministerstwa Komunikacji, autor projektów najwspanialszych polskich parowozów OKz-32, Ty-37, Pt-31 i Pm-36 oraz pierwszych polskich wagonów spalinowych...

Zapamiętajmy zwłaszcza te dwa ostatnie: Pt-31 i Pm-36. Pierwszy, będący prawdziwym cudem polskiej techniki (na bazie tego projektu opracowano po wojnie nasz flagowy, pośpieszny Pt-47!) stacjonował w okresie międzywojennym w parowozowni Rzeszów. I to w ilostanie największym w kraju! Drugi natomiast... był ambasadorem polskiej myśli technicznej na Międzynarodowej Wystawie Techniki i Sztuki, która odbyła się w 1937 roku w Paryżu. Jest też obecny... na znaczku o nominale 1 złoty, w serii oznaczonej w katalogu Fischera

numerami od 2396 do 2403 z roku 1978. Pm-36-2... legendarna maszyna klasy Pacific powstała w roku 1936 w biurze konstrukcyjnym Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Chrzanowie (Fablok). Opracowano doświadczalną serię parowozu pośpiesznego do prowadzenia lekkich pociągów ekspresowych o masie do 300 ton z prędkością maksymalną do 120 km/h. Interesującym jest niewątpliwie fakt, iż cała seria liczyła aż... dwa parowozy. Pm-36-1, nr fabryczny 662 w charakterystycznej, aerodynamicznej otulinie oraz Pm-36-2 bez futurystycznej obudowy, egzemplarz który przetrwał do dnia dzisiejszego (pod parą prowadzi pociągi specjalne na rozmaitych, kolejowych imprezach...). Los pierwszego, wystawowego egzemplarza jest do dziś nieznany. Wybuch Drugiej Wojny Światowej zastał lokomotywę na zachodzie Polski, został on tam przejęty przez Niemców. Czasie okupacji pracował na terenie DOKP Warszawa. Według niemieckich źródeł, po roku 1945 parowóz zgarnęli Rosjanie i jako „trofiejny” został on na początku lat 50. pocięty na złom... Nie jest to jednak pewna informacja, ale wśród „żywych” maszyn wspaniałej Pm-36-1 już nie znajdziemy. Dobrze, że można ją oglądać na archiwalnych zdjęciach, w modelarskim światku, oraz – naturalnie – na walorach filatelistycznych.

Wracamy więc do dwóch ostatnich znaczków z drugiej opisywanej serii z lat 70. Na tym o nominale 5 złotych (2402) znajdziemy inny, nie mniej ważny parowóz związany z kolejową historią naszego kraju. To sylwetka Tr-21, tendrowy parowóz towarowy i pierwszy, jaki wyprodukowano w kraju! Dokumentację opracowała grupa polskich inżynierów w latach 1920-21, współpracując z biurem konstrukcyjnym fabryki lokomotyw StEG w Austrii. Parowozy tej serii budowano w kilku grupach: jedne składano w kraju z dostarczonych części, inne były produkowane w całości we Wiedniu i przysyłane do Chrzanowa. Pierwszym parowozem zbudowany całkowicie od

podstaw w Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce, był egzemplarz o numerze fabrycznym 37, który wyjechał z fabryki 18 lutego 1924 roku. Parowóz podczas swojego dziewiczego rejsu, prowadził pociąg o masie 1500 ton do tego na dość trudnej trasie Strzemieszyce – Skarżysko, bogatej w spore wzniesienia i dość ostre łuki. Dziś, gdy ze stalowych rumaków epoki pary nie zostało wiele, łąza się w oku kręci na wspomnienia takich wydarzeń. Ciekawe też jaki numer widnieje na Tr-21 umieszczonym na znaczku nr. 2402 serii Historia Kolejnictwa z roku 1978?

Na zakończenie tej krótkiej prezentacji zostawiłem sobie coś ekstra. Tak jak wspomniałem na wstępie, jestem ogromnym sympatykiem maszyn BR 52, czyli parowozów oznaczonych na PKP symbolem Ty-2. Ta najliczniejsza po wojnie seria stała się wręcz ikoną epoki. „Dwójki”, mimo że przeznaczone do prowadzenia pociągów towarowych pracowały na prawie wszystkich frontach kolejowych rubieży: ciągnęły pociągi osobowe i towarowe, zdawcze i mieszane, zajmowały się manewrami na stacjach i na terenach przemysłowych. Do tego niezwykle piękna sylwetka parowozu, tak doskonale skomponowana z wannowym tendrem! Niestety – nie znalazłem przedstawiciela Ty-2 na znaczku polskim, jednak w opisywanej wyżej serii z roku 1978 – jest przedstawiona lokomotywa, która w pewien sposób.. jest podobna do mojego faworyta. Popatrzmy na znaczek 2401 o nominale 4,50 złotych: policzmy uważnie osie parowozu... jedna mała toczna na przednim wózku i potem... pięć napędnych. Tak! To jest układ osi właściwy dla serii oznaczanych na PKP lierką „y”! Ogromna maszyna towarowa, zatem... Ty-51 panie i panowie. Najcięższa i największa lokomotywa wyprodukowana przez polski przemysł w latach 50. ubiegłego wieku.



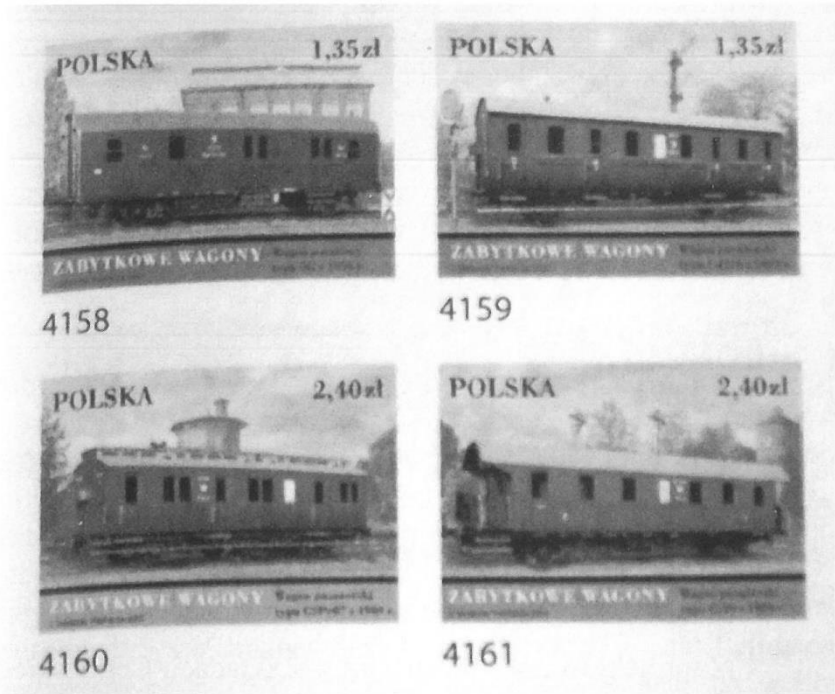
3393
3394



3395
3396

Seria 150 lat kolei na ziemiach polskich, 1995

Zaprojektowana i wykonana w Zakładach Cegielskiego w Poznaniu, była odpowiedzią naszych inżynierów na rosnące zapotrzebowanie kolei państwowych, którym zakupione po wojnie amerykańskie maszyny Ty-246 już nie wystarczały. Chodziło zwłaszcza o nowe, stalowe konie, które miały poprowadzić najcięższe składy na Centralnej Magistrali Węglowej. Prototypowy Ty-51-1 przeszedł próby w parowozowni Karsznice w roku 1953 a już w roku 1954 przystąpiono do produkcji seryjnej. W maszynach tego typu zastosowano różne nowoczesne (na owe czasy) rozwiązania techniczne, jak np. spawane (a nie nitowane) elementy kotła czy mechaniczny podajnik węgla, tzw. stoker.



Seria Zabytkowe wagony, 2007

W sumie zbudowano 232 parowozy serii Ty-51. Do dziś przetrwało kilka nieźle zachowanych egzemplarzy w skansenach: Chabówce i Wolsztynie, oraz pomniki m.in. w Krakowie – Płaszowie, Sędziszowie, Szczakowej. Egzemplarz Ty-51 znajdziemy też w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie oraz... na znaczku numer 2401.

Paweł Pasterz

REGULAMIN WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ

**organizowanej z okazji 150 lat rzeszowskiej kolei oraz 100
– lecia rzeszowskiej filatelistyki**

1. Organizatorem wystawy jest **Zarząd Okręgu Polskiego Związku Filatelistów w Rzeszowie przy współudziale Urzędu Miasta Rzeszowa.**
2. Wystawa powyższa jest wystawą III stopnia o zasięgu ogólnopolskim.
3. Wystawa czynna będzie codziennie, od **13 września do 21 września 2008 w salach Domu Filatelisty w Rzeszowie przy ul. PCK 2 w godz. od 10 do 17.**
Otwarcie wystawy nastąpi dnia 13.09.2008 o godz. 11, a zamknięcie dnia 21.09.2008 o godz. 12.
4. Siedziba Komitetu Organizacyjnego Wystawy (KOW) mieści się w **Zarządzie Okręgu Polskiego Związku Filatelistów w Rzeszowie, przy ul. PCK 2, tel. 017 8536585**
Biuro KOW jest czynne w godz. od 10 do 15 (poniedziałki i czwartki 11 – 17). Wszelką korespondencję związaną z wystawą należy kierować pod powyższy adres.
5. Wystawcami mogą być: Poczta Polska, Muzeum Poczty Polskiej i Telekomunikacji, członkowie Polskiego Związku Filatelistów oraz inni zaproszeni przez KOW.

6. W klasie konkursowej mogą brać udział wszyscy wystawcy, których eksponaty osiągnęły minimum klasyfikacyjne do udziału w wystawie III 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. Przepis ten nie dotyczy literatury. Wystawcom dorosłym przyznaje się 7 ekranów wystawowych 12 kartowych (eksponaty 80-kartowe). W grupach młodzieżowych obowiązują zasady zawarte w art. 5.8. GREX-PZF. Wszyscy wystawcy młodzieżowi w danej grupie otrzymują taką samą liczbę ekranów.
8. Za wystawienie nie pobiera się opłat.
9. Zgłoszenia wstępne, potwierdzone przez Okręgową Komisję Wystaw, należy kierować do KOW do dnia 10.08.2008 wraz z kopią karty tytułowej / karty z planem.
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 20.08.2008 o przyjęciu eksponatu i wielkości przyznanej powierzchni ekspozycyjnej / liczbie ekranów (1 ekran = 12 kart wystawowych).
Każdy eksponat musi zawierać kartę tytułową. Każda jego karta winna być ponumerowana, opisana na odwrocie

imieniem i nazwiskiem oraz umieszczona w przezroczystej osłonce.

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 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 przyjętego już na wystawę eksponatu bez podania przyczyny. Wystawca ma prawo zrezygnować - z ważnych powodów - z udziału w wystawie. Zgłoszenie takiego faktu musi mieć miejsce na co najmniej 2 tygodnie przed datą rozpoczęcia wystawy.
13. Za dobór eksponatów do klas wystawowych odpowiada Komisarz Wystawy, kol. Edward Pado, tel. 017 8536585.
14. Przyjęte eksponaty powinny być dostarczone na wystawę indywidualnie lub zbiorowo przez komisarzy — w terminie do dnia 8.09.2008, 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. Ewentualne ubezpieczenie eksponatu pozostaje w gestii wystawcy.
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 filatelistyki tradycyjnej	TR
- klasa historii poczty	HP
- klasa tematyczna	TEM
- klasa całostek pocztowych	CP
- klasa maximafilii	CM
- klasa eksponatów jednoekranowych	JE
- klasa młodzieżowa wg grup wiekowych	MŁ
- 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 Okręgowego Kolegium Sędziów i zatwierdzony przez Prezydium ZO PZF w Rzeszowie. Ocena Sądu Konkursowego obejmuje eksponaty wystawione oraz znajdujące się w „magazynie” z zachowaniem zasad Art. 19.5. GREX-PZF. Sąd Konkursowy ma prawo dokonywać zmian w zakwalifikowaniu eksponatów do poszczególnych klas, a także - w przypadku naruszenia zasad wystawiennictwa PZF lub niniejszego regulaminu - wyłączyć eksponat z oceny.
19. Eksponaty wystawione w klasie konkursowej mogą otrzymać następujące wyróżnienia: Nagrody Specjalne Wystawy, Gratulacje Jury oraz medale (dyplomy w randze medali) - złote, duże pozłacane, pozłacane, 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. Ekspozyty 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. Ekspozyty zespołowe oceniane są w grupie B.
21. Oprócz wyróżnień i nagród, przewidzianych dla ekspozytów klasy konkursowej, KOW przyznaje nagrody ekspozytom w klasie pozakonkursowej.
22. Wystawcy otrzymują bezpłatnie stałą kartę wstępu na wystawę oraz po 1 egzemplarzu katalogu wystawy i palmaresu.
23. W dniu zamknięcia wystawy, przed palmaresem, tzn. w godz. 10 - 12 wystawcy będą mieli możliwość przeprowadzenia rozmów z jurorami. Informacja o terminie rozmowy z jury winna się znaleźć w zaproszeniu na wystawę lub palmares.
24. Zwrot ekspozytów nastąpi:
 - a) w ciągu 2 godzin po zamknięciu wystawy, bezpośrednio do rąk wystawcy lub osoby upoważnionej,
 - b) nie później niż 5 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, stoiska innych instytucji uprawnionych przez Komitet Organizacyjny Wystawy oraz własne stoiska Komitetu.

26. Przez podpisanie zgłoszenia wystawcy stwierdzają, że znają przepisy niniejszego Regulaminu oraz zobowiązują się do 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 PZF w Rzeszowie na posiedzeniu w dn. 19.06.2008.

SPIS EKSPONATÓW

Klasa konkursowa – wystawcy dorośli

1. **„Ambulanse krakowskie 1858-1939”**
Janusz Adamczyk – Krakowski/Kraków
2. **„Poczta na szlakach kolejowych Królestwa Polskiego”**
Jerzy Jakubik – Warszawski/Warszawa
3. **„Parowozy z lat 1901-2001”**
Henryk Schmidt – Wrocławski/Wrocław
4. **„Parowozy XIX wieku”**
Franciszek Sołga – Śląsko-Dąbrowski/Tarnowskie Góry
5. **„Lokomotywy”**
Franciszek Sołga – Śląsko-Dąbrowski/ Tarnowskie Góry
6. **„200 lat kolei na świecie”**
Tadeusz Gawnicki – Wałbrzyski/Świebodzice
7. **„Historia polskiego kolejnictwa”**
Jan Szura – Oddział Nowy Sącz – Gorlice
8. **„Poczta w obiegach kolejowych na terenie ziem polskich”**
Jerzy Jakubik – Warszawski/Warszawa
9. **„Elektrowozy”**
Franciszek Sołga – Śląsko-Dąbrowski/Tarnowskie Góry
10. **„Świat kolei szynowej”**
Kazimierz Zwoliński – Toruński/Toruń
11. **„Ambulansowe znaki pocztowe Bydgoszczy od 1851-2000”**
Krystyn Mróz – Bydgoski/Bydgoszcz
12. **„Hutnictwo”**
Adolf Potocki – Krakowski/Kraków

13. **„Przemysł 1818-1918”**
Janusz Bator – Rzeszowski/Przemysł
14. **„Dzieje oręza polskiego”**
Jerzy Wróblewski – Rzeszowski/Przeworsk
15. **„Architektura Polska”**
Jerzy Wróblewski – Rzeszowski/Przeworsk
16. **„Unia Europejska – nasz wspólny Dom Europa”**
Jerzy Klementowski – Rzeszowski/Mielec
17. **„Przemysł Polski 1918-2000”**
Stanisław Malita – Wrocławski/Oława
18. **„Nauka – kultura – i sztuka Polska”**
Roman Jaworski – Tarnowski/ Tarnów
19. **„Galicja – stemple przednackowe austriackiej poczty w Galicji 1817-1850”**
Janusz Adamczyk – Krakowski/Kraków
20. **„Ekosystemy Polski – Wśród nich żyjemy”**
Zygmunt Karczmarek – Poznański/Oborniki
21. **„Polskie koperty pocztowe z lat 1954-1990”**
Marian Kazieczko – Śląsko-Dąbrowki/ Dulowa
22. **„Polacy znani w kraju i na świecie”**
Czesław Solarski - Warszawski/Warszawa
23. **„Ptaki Białorusi”**
Fryderyk Huszcza – Białoruś/Grodno

Klasa konkursowa – wystawcy młodzieżowi

1. **„Transport i komunikacja”**
Młodzieżowe Koło Filatelistyczne Nr 5 –
Wrocławski/Legnica
2. **„Przyroda skarb narodu”**
Agata Jankowska – Warszawski/Płock
3. **„Przyroda Polska”**
Młodzieżowe Koło Filatelistyczne – Poznański/Borek
Wielkopolski

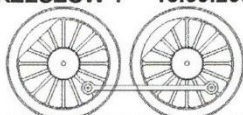
4. **„Sport na polskich całostkach”**
Sebastian Konopka – Wałbrzyski/Kłodzko
5. **„Polska mój kraj”**
Dominik Żuchowski – Rzeszowski/ Rzeszów

Klasa konkursowa – literatura

1. **„Katalog KWF Gostyń 2007”**
Robert Czub, Andrzej Dudek – Poznański/Gostyń
2. **„50 lat Koła PZF im. Wacława Boratyńskiego w Gostyniu 1957-2007”**
Andrzej Dudek – Poznański/Gostyń
3. **„Królowa Jadwiga i jej czasy”**
Koło PFZ przy Inowrocławskim Domu Kultury –
Bydgoski/Inowrocław
4. **„Panorama Raławicka w Filatelistyce”**
Krzysztof Lachowicz – Wrocławski/Wrocław
5. **„Katalog wystawy filatelistycznej Świebodzice 2007”**
PZF Koło Nr 1 w Świebodzicach –
Wałbrzyski/Świebodzice
6. **„Katalog OWF Gorlice 2005”**
Jan Szura – Krakowski/Gorlice
7. **„50 lat filatelistyki kaliskiej”**
Jerzy Bielawski – Kaliski/Kalisz

150 LAT KOLEJNICTWA W RZESZOWIE
100 LAT FILATELISTYKI RZESZOWSKIEJ

RZESZÓW 1 13.09.2008



WYSTAWA FILATELISTYCZNA



150 LAT RZESZOWSKIEJ KOLEI
100 LAT RZESZOWSKIEJ FILATELISTYKI



WYSTAWA
FILATELISTYCZNA

Polish Philatelic Society (PZF) - 150th Anniversary of the Polish Railway (PKP) - 100th Anniversary of the Polish Philatelic Society (PZF) - Rzeszów, 13.09.2008

