

KRAJOWA WYSTAWA FILATELISTYCZNA

„180 lat kolei Wrocław-Świebodzice”

Wrocław, 27-29 października 2023



KATALOG



PATRONAT HONOROWY



**DOLNY
ŚLĄSK**

PATRONAT HONOROWY MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA
DOLNOŚLĄSKIEGO CEZAREGO PRZYBYLSKIEGO



Minister
Infrastruktury

ORGANIZATOR WYSTAWY:

Zarząd Okręgu Wrocławskiego Polskiego Związku Filatelistów

WSPÓŁORGANIZATORZY:

Koło PZF nr 1 w Świebodzicach

Polskie Koleje Państwowe S.A.

Poczta Polska S.A.

GŁÓWNY PARTNER

15
lat



**DOLNY
ŚLĄSK**

**Koleje
Dolnośląskie**



KOLEGIUM REDAKCYJNE

Redaktor: Mieczysław KULA

Członkowie:

Artur MARSY, Jerzy GIBEK, Rafał WINCEWICZ

Skład komputerowy: Mieczysław KULA



Sala Sesyjna Dworca Głównego PKP we Wrocławiu

ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 105

27-29 października 2023 roku

Na pierwszej stronie okładki zamieszczono widokówkę -
Wrocław Świebodzki, lata 1895-1903 - ze zbiorów Artura Marsy.

Na stronie 5 zamieszczono panoramę Dworca Głównego
– źródło UM Wrocławia.

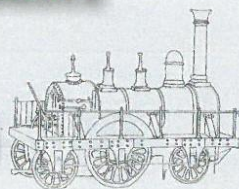
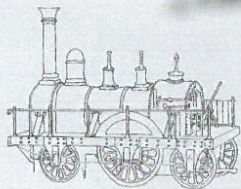
Druk: TOP DRUK – Łomża

Nakład: 200 egz.

ISBN 978-83-969691-0-1

Wrocław 2023

KRAJOWA WYSTAWA FILATELISTYCZNA „180 lat kolei Wrocław-Świebodzice”



Wrocław
27-29 października 2023

MIEJSCE WYSTAWY

Sala Sesyjna Dworca Głównego PKP we Wrocławiu

PROGRAM WYSTAWY

27.10.2023 (piątek)	
11.00-12.00	uroczyste otwarcie wystawy
11.00-18.00	godziny udostępnienia wystawy dla zwiedzających
9.30-11.00	poczta kolejowa – przyjmowanie przesyłek
9.30-16.30	stoisko pocztowe
28.10.2023 (sobota)	
9.00-18.00	godziny udostępnienia wystawy dla zwiedzających
10.00-12.30	Konferencja „Kolej na Dolnym Śląsku – historia i pasja”
12.30-16.30	Ogólnopolski Zlot Postcrosserów
9.30-16.30	stoisko pocztowe
29.10.2023 (niedziela)	
8.00-11.00	spotkanie wymienne (pl. Solidarności 1/3/5, aula – 403, IV p.)
9.00-14.00	godziny udostępnienia wystawy dla zwiedzających
9.30-14.00	stoisko pocztowe
10.00-12.00	spotkania jurorów z wystawcami
14.00-15.00	palmares: ogłoszenie wyników, wręczenie nagród i uroczyste zamknięcie wystawy

Program konferencji „Kolej na Dolnym Śląsku – historia i pasja”

- 10.00 - Artur Marsy, Okręg Wrocławski PZF
Kolej Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzicka w kolekcjonerstwie
- 10.25 - Jerzy Lehmann, Okręg Opolski PZF
Stemple biletowe Kolei Górnośląskich
- 10.50 - Wojciech Zdanowski, Koleje Dolnośląskie S.A.
Rozwój transportu kolejowego na Dolnym Śląsku
- 11.15 - Tomasz Suma, Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu
Ambulanse pocztowe – źródła ze zbiorów MPIT
- 11.40 - Tadeusz Wincewicz, Okręg Wrocławski PZF
Ambulanse pocztowe na Dolnym Śląsku po roku 1945
- 12.05 - Witold Mikołajczyk, Okręg Śląsko-Dąbrowski PZF
Czas przeszły dokonany – impresje o klasie widokówek



Patronat Honorowy Marszałka Województwa Dolnośląskiego Cezarego Przybylskiego



MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO
Cezary Przybylski

MMP-III.004.212.2023

Wrocław, 7 lipca 2023 roku

Pan
Artur Marsy
Prezes Zarządu
Okręgu PZF we Wrocławiu

Szanowny Panie Prezesie,

miło mi poinformować, że obejmuję patronatem honorowym przedsięwzięcie
pn. **Krajowa Wystawa Filatelistyczna „180 lat kolei Wrocław – Świebodzice”**.
Proszę przyjąć życzenia powodzenia przy realizacji tego wydarzenia.

Cezary Przybylski

Marszałek Województwa Dolnośląskiego

**DOLNY
ŚLĄSK**

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO
Wybrzeże Juliusza Słowackiego 12-14
50-411 Wrocław

www.umwd.dolnyślask.pl
umwd@dolnyślask.pl
www.bip.dolnyślask.pl





Szanowni Państwo,

w imieniu spółki Koleje Dolnośląskie serdecznie dziękuję za możliwość uczestnictwa w niezwyklej przedsięwzięciu, jakim jest Krajowa Wystawa Filatelistyczna „180 lat kolei Wrocław – Świebodzice”.

Zaangażowanie KD w tę inicjatywę wynika nie tylko z naszego zawodowego zainteresowania tematem, ale przede wszystkim z głębokiego szacunku dla historii kolejnictwa w regionie. Historii, którą Koleje Dolnośląskie mają przyjemność współtworzyć od 15 lat.

Sama inicjatywa, by stworzyć spółkę taką jak Koleje Dolnośląskie, była przełomowa. Nikt wcześniej nie podjął się czegoś takiego, to była pierwsza regionalna spółka samorządowa samodzielnie organizująca przewozy pasażerskie. W skali kraju był to projekt pionierski. A przed pionierami stoi zawsze trudne wyzwanie przecierania szlaków dla innych. Siłą naszej marki jest przede wszystkim to, że podróżni zaczęli dostrzegać zmiany, jakie na przestrzeni lat zaszły w transporcie kolejowym. Wiedzą, że mogą wybierać z ofert różnych przewoźników i mają prawo oczekiwać usług wysokiej jakości.

Staramy się wychodzić naprzeciw potrzebom pasażerów również na innych poziomach. Czynnie wspieramy inicjatywy, które popularyzują turystykę, lokalną historię, aktywne spędzanie wolnego czasu. KD „wrosło” w Dolny Śląsk i razem z jego mieszkańcami żyje tym, co ważne dla regionu.

Dlatego z wielką radością przyjęliśmy propozycję uczestniczenia w wystawie „180 lat kolei Wrocław – Świebodzice”. To dla nas zaszczyt móc włączyć się w wydarzenie, które upamiętnia drugą najstarszą linię kolejową w Polsce, szczególnie że Koleje Dolnośląskie są na niej obecnie wiodącym przewoźnikiem zapewniającym najwięcej połączeń w historii. Chcielibyśmy również serdecznie pogratulować Członkom Polskiego Związku Filatelistów dotychczasowej działalności. Wasze zaangażowanie i pasja zasługują na najwyższe uznanie.

Wojciech Zdanowski

**Wiceprezes Zarządu Kolei
Dolnośląskich S.A.**



Ministerstwo Infrastruktury

Biuro Ministra

Znak pisma: BM-2.063.137.2023
Warszawa, 14 lipca 2023

Pan Artur Marsy
Prezes Zarządu Okręgu
Polskiego Związku Filatelistów we Wrocławiu

Szanowny Panie Prezesie,

w odpowiedzi na wniosek Okręgu Polskiego Związku Filatelistów we Wrocławiu z 5 lipca 2023 r. informuję, że Pan Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury, zgodził się na objęcie patronatem honorowym obchodów 180-lecia kolei Wrocław - Świebodzice, w tym Krajowej Wystawy Filatelistycznej „180 lat kolei Wrocław - Świebodzice”.

Korzystając z okazji gratuluję Państwu organizacji przedsięwzięcia i życzę pomyślności w jego realizacji.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Michał Sumera

z-ca Dyrektora Biura Ministra



Szanowni Państwo,

Kolej z Wrocławia do Świebodzic to drugi najstarszy, po linii do Oławy, żelazny szlak na Dolnym Śląsku. Oba zapoczątkowały dynamiczny rozwój transportu kolejowego. Pod koniec I połowy XIX w. kolej była symbolem postępu i innowacji. Po okresie stagnacji, w XXI wieku – na nowo się nim staje, a dobrym tego przykładem jest nowoczesny tabor, jakim dysponują dziś Koleje Dolnośląskie.

Tak jak stalowy szlak połączył 180 lat temu nasze miasta, tak łączy je na nowo wspólnie świętowany jubileusz: dwie wystawy – filatelistyczna i kolekcjonerska – we Wrocławiu i Świebodzicach, na odrestaurowanych dworcach, udostępnionych dzięki życzliwości Polskich Kolei Państwowych.

Wystawy miał również połączyć przejazd pociągu retro, ale marzenia nie zawsze spełniają się w 100% i cieszymy się z uruchomionej poczty kolejowej. O początkach współpracy kolei z pocztą można przeczytać w niniejszym katalogu oraz usłyszeć podczas towarzyszących wystawom wykładom. Razem z Poczta Polska, zawsze obecną na naszych wystawach, przygotowaliśmy wiele interesujących wydawnictw, upamiętniających ten jubileusz.

Składam podziękowania naszym patronom i ponad 70 wystawcom oraz prelegentom z całej Polski, którzy w różnej formie udostępniili swoje zbiory, wiedzę i pasję. Dziękuję wszystkim Organizatorom w obu miastach, z którymi dane mi było urzeczywistniać naszą ideę. Jestem przekonany, że efekty tej współpracy dla wszystkich Państwa, biorących udział w tych wydarzeniach, dostarczą niezapomnianych wrażeń, a może również pobudzą zainteresowania kolejowe bądź kolekcjonerskie.

To już druga wystawa z cyklu, zapoczątkowanego w zeszłym roku w Oławie. Mam nadzieję, że za rok uda nam się dopełnić ten wystawowy hat-trick, świętując 180. jubileusz Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej i linii kolejowej, prowadzącej z Wrocławia przez Legnicę do Berlina.

Artur Marsy

**Prezes Okręgu Wrocławskiego
Polskiego Związku Filatelistów**

*Kolekcjonerzy to ludzie szczęśliwi
J. W. Goethe*



Szanowni Państwo!

Na wieczną rzecz pamiątkę przygotowaliśmy Wystawę Kolekcjonerską w Świebodzicach z okazji 180. rocznicy Linii Kolejowej Wrocław-Świebodzice, której uruchomienie nastąpiło 28 października 1843 roku. Była ona drugą w kolejności na obecnych ziemiach polskich inwestycją kolejową.

Było to ważne wydarzenie dla naszego regionu szczególnie pod względem gospodarczym, a także dla rozwoju turystyki Sudetów.

Serdecznie zapraszamy na Dworzec Kolejowy w Świebodzicach 26 października 2023 roku.

Paweł Dziurzyński

**Prezes Koła Nr 1 PZF w Świebodzicach
im. Pionierów Świebodzickiej Filatelistyki**

KRAJOWA WYSTAWA FILATELISTYCZNA „180 lat kolei Wrocław-Świebodzice”

PATRONAT HONOROWY WYSTAWY



ANDRZEJ ADAMCZYK
Minister Infrastruktury



CEZARY PRZYBYLSKI
Marszałek Województwa Dolnośląskiego

KOMITET HONOROWY WYSTAWY



Przewodniczący:
WOJCIECH ZDANOWSKI
Wiceprezes Zarządu Kolei Dolnośląskich S.A.

Członkowie:

Paweł Ozga	Burmistrz Miasta Świebodzice
Jerzy Pietraszek	Dyrektor Wydziału Kultury Urzędu Miejskiego Wrocławia
Tadeusz Szulc	Dyrektor Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami PKP S.A. we Wrocławiu
Kamila Wieczysta	Zastępca Dyrektora Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami PKP S.A. we Wrocławiu
Krzysztof Górski	Dyrektor Biura Współpracy Międzynarodowej i Filatelistyki Poczty Polskiej S.A.
Danuta Bogusławska	Dyrektorka Regionu Sieci Poczty Polskiej S.A. we Wrocławiu
Agnieszka Dziedzic	Dyrektorka Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu
Krzysztof Medygrał	Właściciel Firmy TRANSKOP S.C.
Henryk Monkos	Prezes Zarządu Głównego Polskiego Związku Filatelistów
Henryk Jeziorski	Prezes Okręgu Wałbrzyskiego Polskiego Związku Filatelistów
Ryszard Boduszek	Prezes Klubu Sympatyków Kolei we Wrocławiu

**KRAJOWA WYSTAWA FILATELISTYCZNA
„180 lat kolei Wrocław-Świebodzice”**

KOMITET ORGANIZACYJNY WE WROCŁAWIU



Artur Marsy
przewodniczący



Ryszard Śląski
wiceprzewodniczący



Mieczysław Kula
komisarz



Rafał Wincewicz
skarbnik

Członkowie:



Joanna Rupnicka



Tadeusz Gawlicki



Tadeusz Kudła



Andrzej Staszak



Piotr Prociak



Adam Maraj



Antoni Krechowiec



Józef Blicharski



Tadeusz Lewandowski



Jerzy Tobiasz

Marek Jama

SĄD KONKURSOWY KRAJOWEJ WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ



Henryk Dembski
przewodniczący
Okręg Śląsko-Dąbrowski PZF



Maciej Bukczyński
sekretarz
Okręg Kaliski PZF

Członkowie:



Leszek Bednarek
Okręg Koszaliński PZF



Sławomir Bem
Okręg Tarnowski PZF



Antoni Buczek
Okręg Dolnośląski PZF

Komitet Organizacyjny Wystawy Kolekcjonerskiej „180 lat uruchomienia linii kolejowej Wrocław-Świebodzice” w Świebodzicach



Paweł Dziurzyński
przewodniczący



Jerzy Gibek
członek



Krzysztof Jaworski
członek



Tadeusz Gawlicki
członek



Krzysztof Płaczkowski
członek



Lechosław Sokólski
członek



Roman Grinke
członek



Stanisław Pawlak
członek

REGULAMIN KRAJOWEJ WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ „180 lat kolei Wrocław-Świebodzice” Wrocław, 27-29 października 2023 r.

1. Nazwa i cel Wystawy.

Krajowa Wystawa Filatelistyczna „180 lat kolei Wrocław-Świebodzice” jest centralnym wydarzeniem obchodów 180-lecia drugiej najstarszej na obecnych ziemiach polskich linii kolejowej, otwartej 29 października 1843 roku. Na wystawie prezentowany będzie dorobek filatelistów – członków Polskiego Związku Filatelistów oraz zaproszonych gości, ze szczególnym uwzględnieniem tematyki transportowej oraz historii poczty.

2. Organizator Wystawy.

Organizatorem Krajowej Wystawy Filatelistycznej „180 lat kolei Wrocław-Świebodzice” jest Zarząd Okręgu Wrocławskiego Polskiego Związku Filatelistów.

Współorganizatorami Wystawy są:

- Koło PZF nr 1 w Świebodzicach
- Polskie Koleje Państwowe S.A.
- Urząd Marszałkowski we Wrocławiu
- Poczta Polska S.A.

3. Miejsce i czas trwania Wystawy.

27 - 29.10.2023 r. w Sali Sesyjnej Dworca Głównego we Wrocławiu, ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 105.

4. Organizacja Wystawy.

Krajowa Wystawa Filatelistyczna „180 lat kolei Wrocław-Świebodzice” organizowana jest na podstawie Uchwały Zarządu Okręgu Wrocławskiego PZF nr 4/2023 z dnia 25.06.2023 r., który powołał Komitet Organizacyjny pod przewodnictwem kol. Artura Marsy. Wystawa jest wystawą II stopnia i organizowana jest w klasach konkursowych zgodnych z regulaminami GREX-PZF i GREV-PZF oraz odpowiednimi regulaminami specjalnymi SREV.

5. Klasyfikacja eksponatów konkursowych i klasy wystawowe.

Konkursowe eksponaty wystawowe powinny być jednoznacznie sklasyfikowane przez zgłaszających je wystawców. Komitet Organizacyjny rezerwuje sobie prawo zmiany klasyfikacji oraz nieprzyjęcia zgłaszanego eksponatu bez podania przyczyny.

Klasy wystawowe:

- Klasy niekonkursowe:
 - A.1 Klasa honorowa – eksponaty zaproszone o dużym znaczeniu w polskiej filatelistyce, nie podlegające ocenie jury,
 - A.2 Klasa oficjalna – eksponaty emitentów znaczków pocztowych oraz Muzeów Poczty i Telekomunikacji,
 - A.3 Klasa sędziowska – eksponaty członków Sądu Konkursowego i ich rodzin,
 - A.4 Klasa eksponatów zaproszonych – o specjalnym znaczeniu dla wystawy, w tym eksponaty z innych dziedzin kolekcjonerstwa.
- Klasy konkursowe:
 - B.1. Klasa filatelistyki tradycyjnej TR,
 - B.2. Klasa historii poczty HP,

- B.3. Klasa całostek pocztowych CP,
- B.4. Klasa aerofilatelistyki AE,
- B.5. Klasa filatelistyki tematycznej TEM,
- B.6. Klasa filatelistyki młodzieżowej Mł:
 - Grupa A – do 15 lat,
 - Grupa B – 16-18 lat i eksponaty zespołowe,
 - Grupa C – 19-21 lat,
- B.7. Klasa eksponatów jednoekranowych JE,
- B.8. Klasa filatelistyki otwartej KO,
- B.9. Klasa widokówek KW,
- B.10. Klasa promocyjna KP.

6. Warunki udziału w Wystawie i zgłoszenia.

6.1 Warunki kwalifikacyjne do klas konkursowych.

Warunkiem udziału w klasach konkursowych B.1-B.5 oraz B.7-B.9 jest wcześniejsze uzyskanie minimum 60 pkt., w klasie młodzieżowej B.6-55 pkt., a w klasie promocyjnej B.10 -27 pkt. (dyplom II klasy) na wcześniejszych wystawach.

Dla eksponatów debiutujących wymagane jest uzyskanie atestu, uprawniającego do wystawienia eksponatu na wystawie II stopnia. W klasach konkursowych wystawcy otrzymają następującą liczbę 16-kartowych ekranów wystawowych formatu A4 (210 x 297 mm):

- Klasy B.1-B.5 – 5 ekranów,
- Klasa B.6 – od 1 do 5 ekranów, w zależności od grupy wiekowej,
- Klasa B.7 – 1 ekran,
- Klasy B.8-B.9 – 5 ekranów
- Klasa B.10 – 2 do 4 ekranów.

6.2 Za przyjęte i wystawione eksponaty nie pobiera się opłat.

Po włożeniu eksponatu w ramy nie będzie możliwa żadna ingerencja właściciela w ekspozycję ani jego wcześniejsze wycofanie z Wystawy.

6.3 Wymagania dotyczące kart wystawowych i atestów.

Ekran wystawowy mieści 16 kart wystawowych formatu A4, montowanych w 4 rzędach. Możliwe jest stosowanie innych wymiarów kart dostosowanych do umieszczenia w ekranach w 4 rzędach.

Karty muszą być ponumerowane, włożone do przezroczystych koszulek ochronnych oraz zawierać na odwrocie imię i nazwisko wystawcy. Kopie atestów walorów należy umieścić z tyłu karty wystawowej, a odpowiednie oznaczenie winno być umieszczone obok waloru atestowanego.

6.4 Zgłaszanie i potwierdzenie udziału.

Udział w Wystawie możliwy jest po akceptacji przez Komitet Organizacyjny zgłoszeń nadesłanych przez wystawców do Komisarza Wystawy – kol. Mieczysława Kuli (adres do kontaktu: mieczyslaw@kula.xyz).

Formularze zgłoszeń z dołączoną kopią karty tytułowej, karty z planem oraz „krótkim

opisem eksponatu” muszą być przesłane na adres Komisarza Wystawy najpóźniej do dnia 15 września 2023 r. Do dnia 30 września 2023 r. Komitet Organizacyjny poinformuje zainteresowanych o przyjęciu eksponatu na Wystawę.

7. Wyróżnienia przyznawane przez Sąd Konkursowy.

Zgodnie z regulaminami PZF Sąd Konkursowy Wystawy może przyznać następujące nagrody i wyróżnienia:

- Wielką Nagrodę Wystawy – Grand Prix – za najlepszy eksponat w klasach konkursowych,
- Nagrody Specjalne – dla najlepszych eksponatów wystawianych w poszczególnych klasach wystawowych za wyjątkiem klasy, w której została przyznana Wielka Nagroda Wystawy – Grand Prix oraz w przypadku uczestnictwa w danej klasie mniej niż 4 eksponatów,
- Gratulacje Sądu Konkursowego oraz medale: duże złote, złote, duże pozłacane, pozłacane, duże srebrne, srebrne, posrebrzane i brązowe.

Eksponaty niewyróżnione przez Sąd Konkursowy medalem otrzymują od Komitetu Organizacyjnego Wystawy zaświadczenie uczestnictwa.

W klasie młodzieżowej (MŁ) najwyższym medalem jest duży pozłacany.

8. Rozmowy wystawców z członkami Sądu Konkursowego.

Spotkania wystawców z członkami Sądu Konkursowego odbędą się w dniu 29 października 2023 r. w godz. 10:00 do 12:00. Rozmowa wystawcy z właściwym jurorem, maks. 15 minut, będzie uwarunkowana wpisaniem się na listę rozmówców w określonym terminie – chęć udziału w spotkaniu należy zaznaczyć w zgłoszeniu.

9. Dostarczanie, montaż i demontaż wystawy oraz zwrot eksponatów.

9.1 Termin i warunki dostarczania eksponatów.

Wszystkie przyjęte eksponaty przesyłane pocztą kurierską (preferowana forma) muszą być dostarczone do magazynu Komitetu Organizacyjnego (adres będzie podany wystawcom, których eksponaty będą przyjęte na Wystawę) najpóźniej do dnia 23 października 2023 r.

Eksponaty dostarczane osobiście przez wystawców (bądź przez osoby upoważnione) muszą być dostarczone do Komitetu Organizacyjnego w miejscu wystawy najpóźniej do 26 października 2023 r. do godziny 12:00.

Wszelkie wydatki związane z przesłaniem eksponatów na wystawę pokrywa wystawca.

9.2 Bezpieczeństwo i odpowiedzialność.

Komitet Organizacyjny Wystawy podejmie wszelkie uzasadnione i konieczne kroki dla zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony eksponatów w czasie Wystawy. Wystawcom zaleca się indywidualne ubezpieczenie eksponatów.

Organizatorzy Wystawy, żaden z członków Komitetu Organizacyjnego, ani wolontariusze Komitetu Organizacyjnego Wystawy, nie mogą przyjąć żadnej odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenie jakiegokolwiek eksponatu, chyba że zostanie udowodnione szczególnie zaniechanie lub umyślne zniszczenie przez wskazaną osobę. Wszelkie ewentualne sprawy sporne będą rozpatrywane w oparciu o przepisy prawne obowiązujące w Polsce i sądy właściwe dla lokalizacji Wystawy.

9.3 Montaż i demontaż Wystawy.

Montaż i demontaż eksponatów zostanie przeprowadzone wyłącznie przez zespoły techniczne Komitetu Organizacyjnego, na życzenie w obecności wystawcy lub upoważnionej osoby. Zabrania się samodzielnego montowania oraz w szczególności demontowania eksponatów bez uzgodnienia z Komitetem Organizacyjnym.

9.4 Zwrot eksponatów.

Wydawanie eksponatów na miejscu Wystawy dla wystawców (lub osób przez nich upoważnionych) nastąpi bezpośrednio po jej zamknięciu (po palmaresie) w dniu 29 października 2023 r. wg kolejności ustalonej przez Komitet Organizacyjny.

Odsyłka eksponatów nastąpi nie później niż w ciągu 5 dni od zakończenia Wystawy. Wszelkie wydatki związane z odesłaniem eksponatów pokrywa wystawca.

Odsyłka nastąpi przez wybraną pocztę kurierską z ubezpieczeniem w wysokości, jaką zadeklarował Wystawca, dostarczając przesyłką drogą pocztową/kurierską do Komitetu Organizacyjnego. Koszty przesyłki kurierskiej pokrywa Wystawca (patrz także pkt. 9.1).

10. Zmiany regulaminu

Komitet Organizacyjny Wystawy zastrzega sobie prawo – w porozumieniu z Prezydium ZG PZF – zmiany lub uzupełnienia regulaminu wystawy, o ile będzie to konieczne.

O sprawach nieuregulowanych niniejszym Regulaminem decyduje Komitet Organizacyjny Wystawy. Decyzje Komitetu Organizacyjnego nie mogą dotyczyć decyzji Sądu Konkursowego Wystawy, które są ostateczne.

Wystawca, podpisując formularz zgłoszenia na Wystawę, akceptuje w pełni niniejszy Regulamin.

11. Ogłoszenie o Wystawie.

Informacja o Wystawie i naborze eksponatów zostanie ogłoszona w następującej formie:

- poprzez Zarządy Okręgów PZF,
- ogłoszenie w miesięczniku PZF „Filatelista”,
- ogłoszenie na stronie internetowej ZG PZF,
- innymi środkami komunikacji bezpośredniej.

12. Kontakt.

Korespondencję drogą pocztową do KOW należy adresować na adres:

Biuro Zarządu Okręgu Wrocławskiego PZF, ul.Sztabowa 85/1, 53-313 Wrocław.

Korespondencję pocztą elektroniczną do KOW należy kierować do Przewodniczącego KOW – kol. Artura Marsy na adres: artur.marsy@gmail.com

Wszelkie zapytania do Komisarza Wystawy – kol. Mieczysława Kuli należy kierować wyłącznie pocztą elektroniczną na adres: mieczyslaw@kula.xyz (w korespondencji prosimy koniecznie podawać także zwrotny telefon kontaktowy).

Niniejszy Regulamin został przyjęty Uchwałą nr 4 Zarządu Okręgu Wrocławskiego PZF z dnia 25.06.2023 r. i zatwierdzony przez Prezydium Zarządu Głównego PZF Uchwałą nr 38/XXII/PR/Internet z dnia 13.07.2023r.

KRAJOWA WYSTAWA FILATELISTYCZNA SPIS WYSTAWCÓW I EKSPONATÓW

KLASA NIEKONKURSOWA

Klasa sędziowska

Lp.	Nazwisko, imię	Okręg PZF	Tytuł eksponatu
1	Bednarek Leszek	Koszaliński	Skarby architektury w obecnych granicach Polski
2	Buczek Antoni	Wrocławski	Czerwony Krzyż w wojnach światowych

KLASY KONKURSOWE

I. Klasa filatelistyki tradycyjnej (TR)

Lp.	Nazwisko, imię	Okręg PZF	Tytuł eksponatu
3	Gibek Jerzy	Wałbrzyski	Lejtmotyw sportowy w filatelistyce polskiej – znaczki
4	Zawer Tadeusz	Wrocławski	Polska 1944-1952

II. Klasa historii poczty (HP)

Lp.	Nazwisko, imię	Okręg PZF	Tytuł eksponatu
5	Kęstowicz Adam	Wrocławski	Poczta pruska na ziemiach polskich w obecnych granicach w latach 1772-1867
6	Krechowiec Antoni	Wrocławski	Historia poczty w Głogowie 1817-1945
7	Lachowicz Krzysztof	Wrocławski	Ziemia Przemyska
8	Lehmann Jerzy	Opolski	Ostemplowania przesyłek z Rejencji Opolskiej w latach 1740-1867
9	Marsy Artur	Wrocławski	Stemple poczt dworcowych i ambulansowych na obecnych ziemiach polskich 1844-1918
10	Winiewicz Tadeusz	Wrocławski	Kontrola dewizowa przesyłek pocztowych w Polsce

III. Klasa filatelistyki tematycznej (TEM)

Lp.	Nazwisko, imię	Okręg PZF	Tytuł eksponatu
11	Drożdżak Jacek	Małopolski	Zapraszam w Polskie Tatry
12	Kazieczko Marian	Małopolski	Ptaki szponiaste i sowy
13	Nowakowski Jan	Warmińsko-Mazurski	Ognie życia – palą się, dla tych co na morzu
14	Pawlak Stanisław	Wałbrzyski	Dynastia Piastów w kontekście dziejów średniowiecznej Europy
15	Sacha Zdzisław	Wrocławski	Serca stacji

IV. Klasa filatelistyki młodzieżowej (Mł)

Grupa A – do 15 lat

Lp.	Nazwisko, imię	Okręg PZF	Tytuł eksponatu
16	Borowik Andrzej	łódzki	Od twórcy do budowniczego Państwa Polskiego
17	Ślusarczyk Tomasz	Małopolski	Ptaki środowiska wodnego

Grupa B – 15-18 lat i eksponaty zespołowe

Lp.	Nazwisko, imię	Okręg PZF	Tytuł eksponatu
18	Drzał Michalina	Wałbrzyski	Miasta polskie i ich heraldyka
19	Kozak Sebastian	Warszawski	Nad brzegiem Morza Bałtyckiego
20	Nalepa Hubert	Wrocławski	Na Dolnym Śląsku
21	Pawlak Jakub	Wałbrzyski	Przesyłki pocztowe na ziemiach polskich pod zaborami
22	Pawlak Szymon	Wałbrzyski	Euforia przodków – 1918. Nasza radość, nasza duma
23	MKF PZF nr 10 Głógów	Wrocławski	Stemple PRIORYTET stosowane w polskim obrocie pocztowym
24	MKF PZF nr 6 Oława	Wrocławski	Dyscypliny sportowe
25	MKF PZF nr 8 Oława	Wrocławski	Czym podróżować

Grupa C – 19-21 lat

Lp.	Nazwisko, imię	Okręg PZF	Tytuł eksponatu
26	Krawiec Szymon	Wielkopolski	Polska i Polacy w czasie II wojny światowej 1939-1945
27	Wierzbicki Łukasz	Wałbrzyski	Transport kolejowy

V. Klasa eksponatów jednoekranowych (JE)

Lp.	Nazwisko, imię	Okręg PZF	Tytuł eksponatu
28	Bator Janusz	Rzeszowski	ROZDARTE MIASTO PRZEMYSŁ w okresie IX 1939 – VI 1941
29	Grzeszczuk Maciej	Pomorski	Pogadanka o rehabilitacji
30	Kęstowicz Adam	Wrocławski	Oflag II E Neubrandenburg cenzura obozowa na formularzach pocztowych
31	Lachowicz Krzysztof	Wrocławski	Ikonografia Kościuszkowska – 150. rocznica śmierci Tadeusza Kościuszki
32	Lehmann Jerzy	Opolski	Pocztowy numer kierunkowy 9a (1944-1945)
33	Lewandowski Antoni	Śląsko-Dąbrowski	Poczta na terenie obecnych granic miasta Chorzowa do 1920 roku

VI. Klasa filatelistyki otwartej (KO)

Lp.	Nazwisko, imię	Okręg PZF	Tytuł eksponatu
34	Ciętak Jan	Wrocławski	POŻARNICTWO. HISTORIA ROZWOJU SPRZĘTU POŻARNICZEGO. Od wiadra do pojazdów pożarniczych
35	Marsy Artur	Wrocławski	Stalowe szlaki, którym początek daje Wrocławski Węzeł Kolejowy
36	Matyszkowicz Eugeniusz	Beskidzki	W dorzeczu Wisły królowej polskich rzek
37	Mikołajczyk Witold	Śląsko-Dąbrowski	Gmina Bojanowo — moja mała Ojczyzna
38	Wilczek Edward	Beskidzki	Architektura sakralna

VII. Klasa widokówek (KW)

Lp.	Nazwisko, imię	Okręg PZF	Tytuł eksponatu
39	Mikołajczyk Witold	Śląsko-Dąbrowski	Gmina Bojanowo. Pocztówkowe sentymentalnia

VIII. Klasa promocyjna (B10)

Lp.	Nazwisko, imię	Okręg PZF	Tytuł eksponatu
40	Jeziorski Henryk	Wałbrzyski	Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy

Program Wystawy Kolekcjonerskiej w Świebodzicach

26.10.2023 (czwartek)

11.00-12.00	uroczyste otwarcie wystawy
11.00-18.00	godziny udostępnienia wystawy dla zwiedzających
11.00-13.00	stoisko pocztowe
9.30-16.30	przyjmowanie przesyłek poczty kolejowej

28.10.2023 (piątek)

11.00-18.00	godziny udostępnienia wystawy dla zwiedzających
-------------	---

29.10.2023 (sobota)

11.00-14.00	godziny udostępnienia wystawy dla zwiedzających
11.00-14.00	Imprezy towarzyszące:

Promocja książki "Dworce Świebodzkie"

Referaty:

Oskar Olejnik - "Dlaczego kolej"

Sebastian Kotliński - "Świebodzkie stacje na tle Linii Kolejowej Wrocław-Świebodzice-Wałbrzych 1843-2023"

dr hab. Krzysztof Jaworski - "Pieniądz pozakrusztowy u słowian we wczesnym średniowieczu"

David Maciejczuk - "Średniowieczne Hartniki Śląskie"

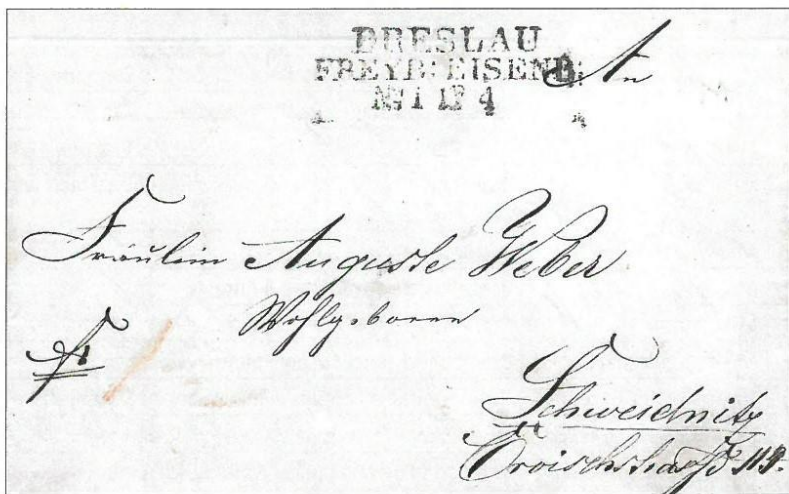
Wystawa Kolekcjonerska

Wykaz wystawców i tytuły ich eksponatów

L.p.	Nazwisko, imię	Tytuł eksponatu
1	Drzał Michalina	Parki Narodowe i Krajobrazowe USA na monetach ćwierćdolarowych
2	Drzał Zofia	Stany i terytoria zależne USA na monetach ćwierćdolarowych
3	Dziurzyński Paweł	Medale Królewskie serii Chełmskiej i Koszalińskiej
4	Dziurzyński Paweł	Lokomotywy historyczne
5	Gawlicki Tadeusz	Okolicznościowe wydawnictwa i znaki pocztowe Świebodzic od 1957 roku
6	Gawlicki Tadeusz	Medale i odznaczenia Koła PZF Nr 1 w Świebodzicach
7	Gibek Jerzy	Medale i odznaczenia filatelistyczne
8	Jaworski Krzysztof	Medalion
9	Kujat Janusz	Papierowe znaki wartościowe w Świebodzicach w XX i XXI wieku
10	Marsy Artur	Kolejnictwo
11	Marsy Artur	Zaczęło się od tramwaju konnego
12	Mikołajczak Marek	Stare rachunki i CDV (Carte de Visite)
13	Mikołajczak Marek	Dawne elementy torów kolejowych
14	Nazarkiewicz Grzegorz	Dokumentacja kolejowa linii Wrocław-Świebodzice
15	Nazarkiewicz Grzegorz	Okolice Świebodzic na dawnej widokówce
16	Nazarkiewicz Grzegorz	Plac Jana Pawła II i ulica Wałbrzyska na dawnej widokówce
17	Pawlak Robert	Banknoty okolicznościowe od 2005 roku (kolekcjonerskie)
18	Pawlak Stanisław	Banknoty polskie 1919 – 1939 i okresu okupacji hitlerowskiej
19	Pawlak Stanisław	Euro 2012 na znaczkach pocztowych i monetach okolicznościowych
20	Sacha Zdzisław	Wagony nie tylko z pociągami
21	Szczurek Andrzej	Akcesoria kolejowe
22	Wierzbicki Łukasz	Transport kolejowy
23	Wierzbicki Łukasz	Prezydenci USA na monetach dolarowych
24	Wierzbicki Łukasz	Medale i odznaczenia filatelistyczne
25	Woźny Lech	Historia Poczty Leszno
26	Woźny Lech	Mikołaj Kopernik w filatelistyce
27	Zwierzyna Ryszard	Odnaki turystyczne o tematyce kolejowej

Funkcjonowanie poczty na Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej

Gwałtowny rozwój kolei, jaki miał miejsce od połowy XIX w., pociągnął za sobą rozwój sieci pocztowej i skrócenie czasu doręczenia przesyłek. Obniżono przy tym koszty przewozu poczty, zastępując drogie połączenia dylżansowe, pocztą kolejową. Pozwoliło to na rezygnację w 1868 r. z 3-strefowej taryfy pocztowej opartej na odległości (do 10, 20 i powyżej 20 mil pruskich - w zaokrągleniu 75 i 150 km). To wszystko było możliwe dzięki odpowiedniemu prawu, które w Prusach obligowało towarzystwa kolejowe do obsługi poczty. Nie inaczej było na Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej.



il. 1. List prywatny z Wrocławia do Świdnicy, nadany 12.04.1847 r., na Dworcu Świebodzkim – najstarszy stempel tej poczty dworcowej BRESLAU FREYB: EISENB:. Opłacony gotówką przy nadaniu - 1 1/2 srebrnego grosza.

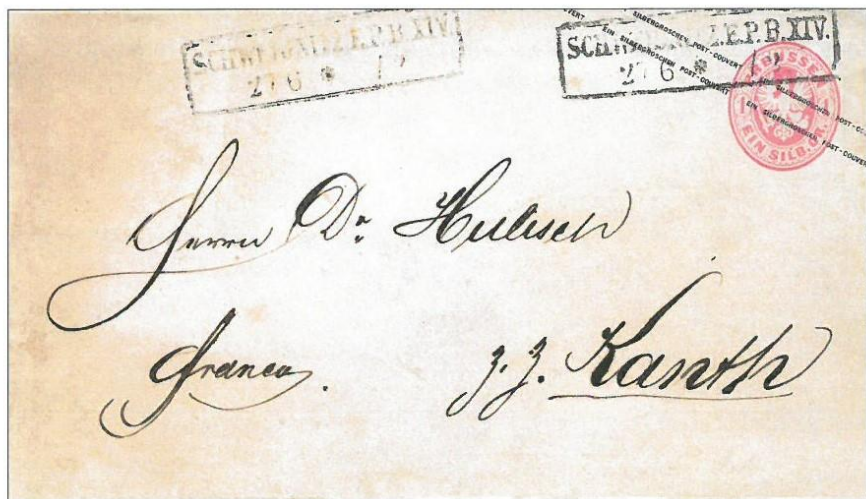
Pierwsze wzmianki o placówce pocztowej na Dworcu Świebodzkim pochodzą z kwietnia 1846 roku. W okresie przedznaczkowym stosowała ona datownik typu L3 (3-wierszowy bez ramki) o treści **BRESLAU FREYB: EISENB:**; znane są jego użycia w latach 1846-49 (il. 1). Analogiczne stemple były stosowane na pocztach na dwóch pozostałych dworcach wrocławskich - znajdującym się nieopodal Dworcu Dolnośląskim oraz Górnośląskim, a także na dworcu w Imbramowicach. Z 1851 roku znany jest datownik o identycznej treści, ale typu R3 (3-wierszowy ramkowy), wtedy już rozpoczęto używanie znaczków dla korespondencji prywatnej i unieważniano je kasownikiem numerowym 183, przypisanym do wrocławskich poczt. Z lat 1855-59 znany jest również datownik R3, o nieco zmienionej treści: **BRESLAU FREIB. EISENB.** (il.2).

Od 1854 roku placówka pocztowa została oddziałem Biura Spedycji Poczty nr 5 i otrzymała kasownik numerowy 184 (il. 2). Biuro zajmowało się pierwotnie obsługą poczty kolejowej na Kolei Górnośląskiej, a w tym roku dołączyła obsługa przewozu poczty na Kolei Wrocławsko-Świebodzickiej i Dolnośląsko-Marchijskiej. W 1856 roku zmieniło nazwę na Biuro Spedycji Kolejowej nr 5.



il. 2. List z Wrocławia do Berlina, nadany 23.06.1858 r. na Dworcu Świebodzkim - trzywierszowy datownik BRESLAU FREIB. EISENB. oraz okrągły kasownik numerowy nr 184. Ofrankowany znaczkami wg taryfy pruskiej z 1.9.1852 r. - 3 srebrne grosze za list o wadze do 1 funta, wysyłany na odległość powyżej 20 mil.

W 1856 roku powstało również Biuro Spedycji Kolejowej nr 14, które obsługiwało linię Wrocław-Poznań-Szczecin i w następnych latach przejęło obsługę poczty na liniach Wrocław-Świebodzice-Wałbrzych oraz Legnica-Świdnica-Ząbkowice Śl. Znanymi są dwa stemple tego biura z poczty na dworcu w Świdnicy: typ R2 o treści **SCHWEIDNITZ E.P.B.XIV** (il. 3)



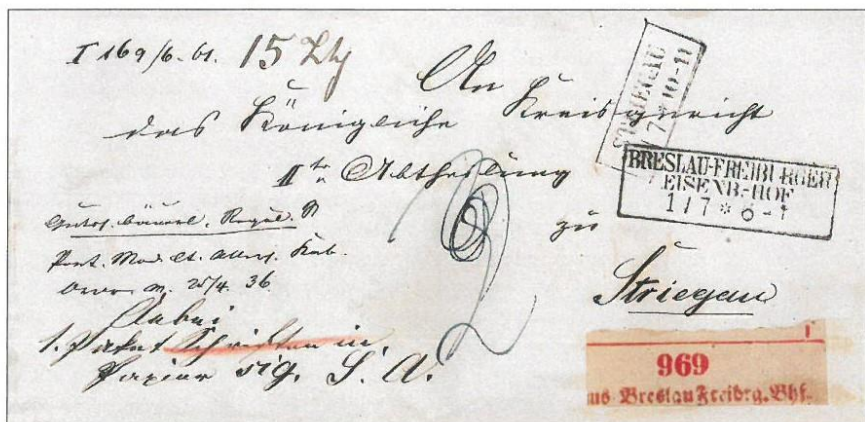
il. 3. List do Kątów Wrocławskich, nadany 27.06.1872 r. w urzędzie pocztowym na dworcu w Świdnicy – datownik **SCHWEIDNITZ E.P.B. XIV**.

oraz późniejszy typ K1 (okrągły) – **SCHWEIDNITZ E.P.B.14**. Na Dworcu Świebodzkim we Wrocławiu biuro stosowało stempel typu R3 o treści **BRESLAU FREIBG. BHF. EISENB. POST-BUR. XIV**, znany z lat 1870-75 (il. 4).



il. 4. Kartka do Świdnicy, nadana 7.05.1874 r. na worcu Świebodzkiem – stempel **BRESLAU FREIBG. BHF. EISENB. POST-BUR. XIV.** Oplata 1/2 sgr za kartkę wg taryfy Związku Północniemieckiego z 1.07.1872 r.

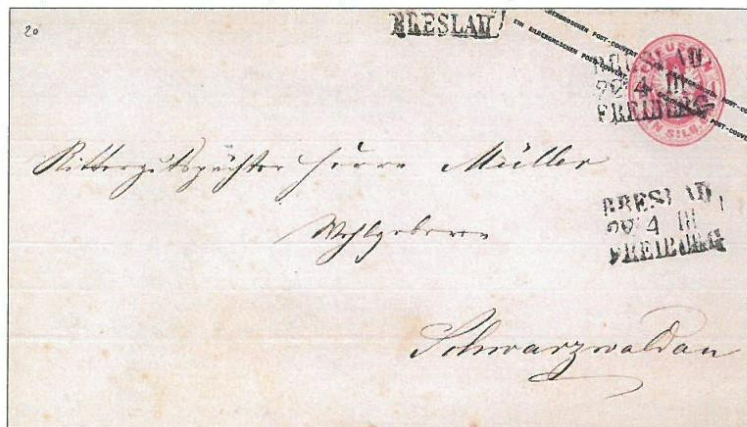
Od roku 1860 w placówce na dworcu Świebodzkiem stosowano datownik R3, który również był kasownikiem znaczków o treści **BRESLAU FREIBURGER EISENB.-HOF** (il. 5). Od 1866 roku natomiast eksploatowano datownik R3 o pełniej treści **BRESLAU FREIBURGER BAHN-HOF** – znane są dwa podtypy różniące się szerokością: 38 i 36,5 mm. Stemple stosowano do 1875 r., kiedy rozpoczęto stosowanie datowników kolistych typu K1 – **BRESLAU 3**.



il. 5. List paczkowy, nadany 1.07.1861 r. na Dworcu Świebodzkiem – stempel **BRESLAU FREIBURGER EISENB.-HOF**. Oplata minimalna 2 sgr za paczkę o wadze do 1 funta (tu: 15 łutów = pół funta) wysłaną koleją na odległość do 10 mil wg taryfy pruskiej z 2.06.1852 r.

Do listów nadawanych w ambulansach pocztowych na Kolei Wrocławsko-Świebodzkiej stosowane były stemple typu L3 o treści **BRESLAU-FREIBURG** (il. 6) z datą i oznaczeniem

nr kursu (I, II lub III) pomiędzy wierszami relacji. Analogiczny stempel używano dla relacji powrotnej: **FREIBURG-BRESLAU** (il. 7 i 8).

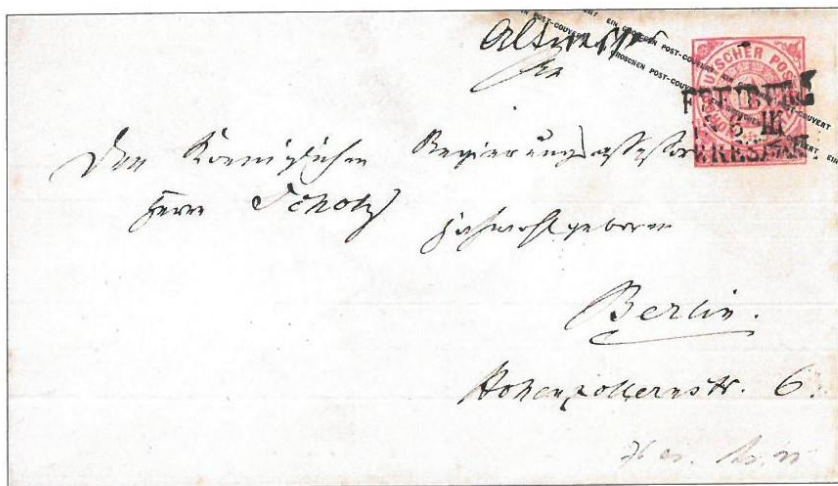


il. 6. List z okresu 1861-67, adresowany do Czarnego Boru koło Wałbrzycha (*Schwarzwaldau*), nadany 22.04 na Dworcu Świebodzkim we Wrocławiu (stemplek **BRESLAU**) w wagonie pocztowym kursującym na trasie Wrocław-Świebodzice (**BRESLAU-FREIBURG**, kurs III).

Datowniki te znane są z lat 1858-69 dla relacji Wrocław-Świebodzice i 1868-77 dla relacji powrotnej. Stację nadania wpisywano odręcznie piórem na przesyłce, dla ułatwienia dla stacji początkowych używano jednowierszowego stempla L1 z nazwą stacji **BRESLAU** (il. 6) lub **FREIBURG** (il. 7). W 1853 roku linię przedłużono ze Świebodzic do Wałbrzycha, więc wagon pocztowy kursował przez Świebodzice do Wałbrzycha, co można wywnioskować po listach nadawanych choćby na stacji Wałbrzych Miasto (*Altwasser*) (il. 8). Zagadką do rozwiązania dla historyków poczty pozostaje, dlaczego na datowniku ambulansu podawano relację pierwotną.



il. 7. Kartka nadana na stacji w Świebodzicach (jednowierszowy miejscownik **FREIBURG**) do Wrocławia, w wagonie pocztowym kursującym na trasie Świebodzice-Wrocław (trzywierszowy stempel ambulansu **FREIBURG-BRESLAU**, kurs II).



il. 8. List z okresu 1868-74, nadany na stacji Wałbrzych Miasto (adnotacja piórem *Altwasser*) do Berlina, w wagonie pocztowym kursującym na trasie Świebodzice-Wrocław (trzywierszowy stempel ambulansu **FREIBURG-BRESLAU**, kurs III). Opłata 1 sgr za list o wadze do 15 g wg taryfy Związku Północnoniemieckiego.

Stemple ambulansowe relacji Wrocław-Wałbrzych znane są dopiero z lat 1882-84. Był to ambulans relacji **BRESLAU-DITTERSBACH**, który stosował analogiczny typ stempla L3 (il. 9). We wcześniejszym okresie stosowany był datownik ambulansu relacji Wrocław-Meziměstí analogicznego typu L3 **BRESLAU-HALBSTADT** (il. 10), którego użycie znane jest z lat 1877-1880.



il. 9. Kartka nadana 13.11.1882 r. na stacji Wałbrzych Szczawienko (adnotacja piórem *Sourgau*) do wsi Słotwina (*Schönbrunn*) koło Świdnicy, w wagonie pocztowym kursującym na trasie Wrocław-Wałbrzych (trzywierszowy stempel ambulansu **BRESLAU-DITTERSBACH**, kurs I R - powrotny).



il. 10. Kartka nadana 30.05.1878 r. na stacji Świebodzice (adnotacja niebieską kredką *Freiburg*) do Wałbrzycha (*Waldenburg*), w wagonie pocztowym kursującym na trasie Wrocław-Meziměstí (trzywierszowy stempel ambulansu **BRESLAU-HALBSTADT**, kurs **II T** - docelowy).

Z początkiem 1883 roku Kolej Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzicka została upaństwowiona. Tak zakończył się jeden z ważnych etapów budowy sieci kolejowej na Dolnym Śląsku, a współpraca królewskiej kolei z królewską pocztą rozpoczęła nowy rozdział.

Literatura:

1. Peter Feuser, Werner Münzberg: *Deutsche Vorphilatelie*. Stuttgart 2000.
2. Klaus Simon: *Die Post in Breslau. Band 6: Bahnpost*. Arnstadt 2010.
3. BArGe Bahnpost e.V.: *Katalog der deutscher Postverwaltung verwendeten Bahnpoststempel*. Salzhemmendorf 2000.
4. Michał Jerczyński, Stanisław Koziarski: *150 lat kolei na Śląsku*. Opole 1992.
5. MICHEL: *Postgebühren-Handbuch Deutschland*. München 2004.

Wszystkie użyte w artykule ilustracje (il. 1-10) pochodzą ze zbiorów autora - Artura Marsy. Wykorzystanie ich jest możliwe wyłącznie za podaniem źródła.



Litografia z pocztówki z lat 1900-1904, przedstawiająca Dworzec Świebodzki i z prawej – Dworzec Marchijski i (ze zbiorów Artura Marsy).

Od Drogi Węglowej do Kolei Żelaznej czyli 180 lat linii kolejowej Wrocław – Świebodzice

Jak to w historii bywa, wszelkie wydarzenia są poprzedzane czynnikami je wymuszającymi. Tak też jest w przypadku uruchomienia drugiej na Dolnym Śląsku i jednocześnie drugiej na obecnych ziemiach polskich, linii kolejowej biegnącej z Wrocławia do Świebodzic, której okrągła rocznica 180-lecia mija w bieżącym roku. I właśnie o powstaniu tej linii, o czynnikach jej poprzedzających, a także o przebiegu budowy i uruchomieniu linii stanowią poniższe opracowanie.

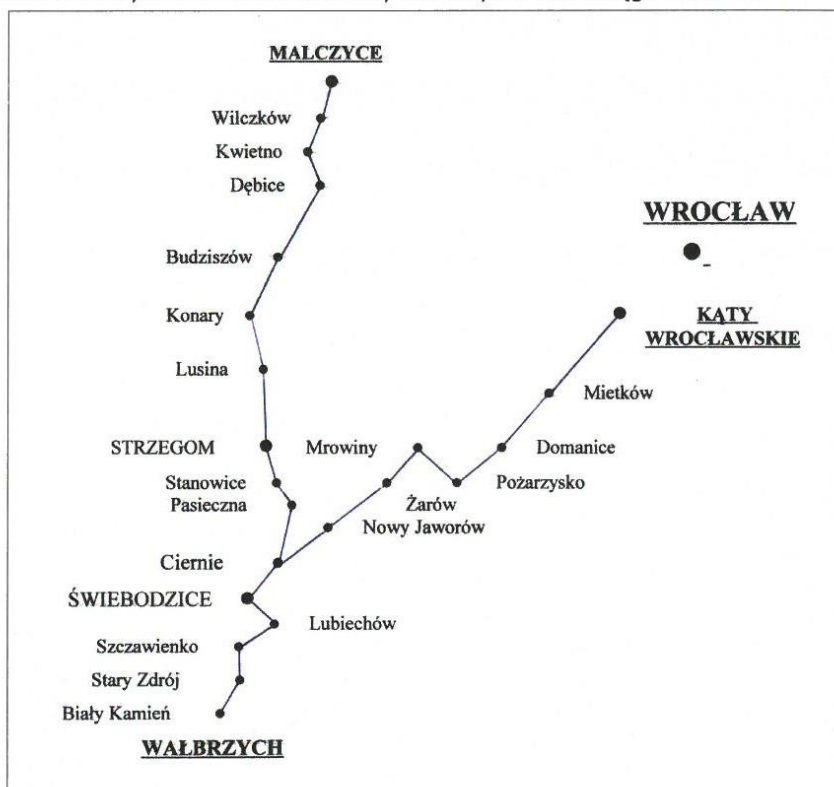
Początek nastąpił w Wałbrzychu

Gdy pod koniec XVIII w. w rejonie Wałbrzycha (niem. Waldenburg) zaczął kształtować się ważny ośrodek przemysłowo-wydobywczy, podstawowym środkiem transportu na Śląsku był transport kołowy konny odbywający się po lepiej lub gorzej utrzymanych drogach bitych. W tym czasie, na głównych traktach kursowały regularne linie dylizansów przewożące ludzi i ich bagaże oraz wozy pocztowe i wozy kupieckie, służące do przewożenia towarów. Drogi te, mimo iż łączyły większe miasta i twierdze, i miały duże znaczenie tak dla wojska jak i ludności cywilnej, dla handlu i rozwijającej się poczty, to jednak nie wystarczały na potrzeby postępującej industrializacji przemysłu i co za tym idzie, na potrzeby szybkiej wywózki wydobywanych i przetworzonych surowców, na które coraz bardziej rosło zapotrzebowanie, zarówno w państwie pruskim, jak i jego granicami. W tej sytuacji, ówczesne władze rządzące podjęły decyzję o usprawnieniu transportu i komunikacji poprzez budowę nowoczesnych i utwardzonych dróg zwanych szosami.

Jedną z pierwszych nowoczesnych, utwardzonych szos była tzw. „Droga Węglowa“ (Kohlen Straße – nazwa przyjęta już na początku XIX w.), którą wytyczono z Wałbrzycha do Malczyc nad Odrą (Maltsch über Oder) i Kątów Wrocławskich (Kanth). Jej inicjatorem i pomysłodawcą był Fryderyk Wilhelm von Reden – dyrektor Wyższego Urzędu Górniczego we Wrocławiu. Szlak ten rozpoczynał się w Wałbrzychu w okolicach tzw. „Lisiej Sztolni“ (Fuchsstollen – okolice współczesnego szybu „Julia“, nieczynnej już kopalni „Thorez“ w dzielnicy Biały Kamień – Weißstein). Dalej prowadził przez Stary Zdrój (Altwasser), Szczawienko (Sorgau / Nieder Salzbrunn), Lubiechów (Liebichau), dolinę Lubiechowskiej Wody (Liebichauer Bächlein), Świebodzice (Freiburg) do Cierni (Zirlau). Tu droga rozdzielała się na dwie odnogi. Jedna, główna, kierowała się na Pasieczną (Zedlitz), Stanowice (Standorf/Stanowitz), Strzegom (Striegau) i dalej przez Lusinę (Lüssen), Konary (Kühnern), Budziszów (Baudis/Meesendorf), Dębice (Dambritsch), Kwietno (Blumerode), Wilczków (Wültschkau) do rzecznej portu w Malczycach nad Odrą. Budowę tej drogi (szosy), o łącznej długości ok. 55 km, rozpoczęto w roku 1780, a ukończono po dziesięciu latach w 1790 roku.

Drugą z kolei odnogę poprowadzono z Cierni wzdłuż rzeki Pełcznicy (Polsnitz Bach) przez Nowy Jawornik (Neu Jauernick), Żarów (Saarau), Mrowiny (Conradswaldau), Pożaryszko (Hohenposeritz) do mostu na Bystrzycy Świdnickiej (Weistrizt Fluß) w Domanicach (Domanze), a dalej przez Mietków (Mettkau) do Kątów Wrocławskich. Jej długość liczona od Cierni wyniosła ok. 49 km.

Powstanie szlaków węglowych sprawiło, że od 1780 r. zaczął się odbywać tymi drogami codzienny transport węgla (od 1787 r. także koksu) z wałbrzyjskich kopalń do portu w Malczycach oraz do składnicy węglowej w Kątach Wrocławskich. Transport ten odbywał się przy pomocy furmanek ciągniętych przez odpowiednią liczbę koni (przeważnie 2 lub 4, a nieraz i więcej), przy czym dla ich płynności, na całej trasie stworzono liczne punkty postojowe, w których dokonywano wymiany tych koni (w odległościach nie przekraczających 1 mili – w omawianym okresie 1 mila = 9062 m). Za czasów swojej świetności wyłożoną granitem lub żwirem drogą, przemierzało tylko w kierunku do Malczyc do 10 tys. wozów z węglem rocznie.



il. 1. Schemat szlaków węglowych z Wałbrzycha do Malczyc i Kątów Wrocławskich (rys. J. Gibek).

Od kanału wodnego do kolei żelaznej, czyli pomysły na usprawnienie transportu na Dolnym Śląsku

Już w niedługim czasie okazało się, że na potrzeby gospodarki transport konny „Drogą Węglową“ nie wystarcza. Furmanki nie mogły bowiem zapewnić dużych i regularnych dostaw węgla i koksu, a i sam koszt transportu był stosunkowo wysoki. W tym czasie furmanki mogły być wypełnione towarami do wagi nie przekraczającej 60 cetnarów (1 cetnar = 100 funtów = 40,55 kg) czyli ok. 2,5 tony, przy czym tak załadowany wóz poruszał się w prędkością ok. 2 mile/godz. przy zaprzęgnięciu w cztery konie. Zatem, aby dokonać wywozu węglowego urobku, wynoszącego dziennie ok. 100 ton, należało użyć ok.

40 furmanek wraz ze stosowną liczbą koni. W tej sytuacji zaczęto rozglądać się za innymi usprawnieniami transportu.



il. 2. „Lisia Sztolnia” - wylot drogi wodnej (widok z końca XVIII w.).

Widokówka ze zbiorów Muzeum w Wałbrzychu.

Jednym z pierwszych pomysłów, zaproponowany jeszcze w 1790 roku przez Jana Henryka VI Hochberga, właściciela Książa i wałbrzyjskich kopalń, był projekt budowy kanału wodnego, który łączyłby Świebodzice z Malczycami. Opracowano nawet wstępny kosztorys, który opiewał na sumę 300 tys. talarów, lecz z powodu braku akcjonariuszy pomysł ten nie doczekał się realizacji.

Zupełnie inny pomysł, opublikowany na łamach „Śląskiej Gazety Prowincjonalnej” (Schlesischen Provinzialblätter – nr 126 z 2 czerwca 1835 r.) zaproponował budowniczy twierdzy wojskowej, kapitan von Prittwitz z Poznania. Postulował on w niej m.in. wybudowanie wiszącej kolejki z Wałbrzycha przez Świdnicę i Sobótkę (Zobten), do Wrocławia. Służyłaby ona zarówno do transportu węgla z Wałbrzycha i granitu z Sobótki, jak też do przewozu osób udających się do dolnośląskich kurortów. Pomimo, iż autor zachwalał niskie koszty realizacji budowy kolejki (koszt jednej mili zamknąłby się w granicach 12-15 tys. talarów), pomysł ten mocno skrytykowano i odrzucono.

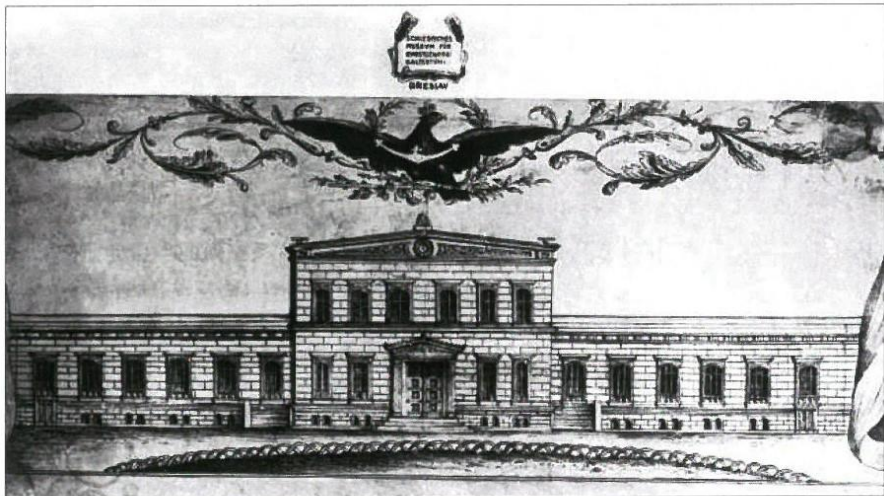
Najwięcej jednak pomysłów związanych było z planami budowy kolei żelaznej. Już 22 kwietnia 1816 roku przedstawiciel Śląskiego Wyższego Urzędu Górniczego we Wrocławiu, K.J.B. Karsten, zgłosił projekt wybudowania linii kolejowej z Wrocławia do Malczyc nad Odrą, i dalej zgodnie z przebiegiem dotychczasowego szlaku węglowego biegnącego do Wałbrzycha przez Strzegom i Świebodzice. Niestety ówczesny stan techniki, skomplikowana konfiguracja terenu, ograniczone środki budżetowe, a ponadto nieprzychylność ówczesnych sfer rządzących (konserwatywne otoczenie króla Fryderyka Wilhelma III przekładało ważność modernizacji istniejących dróg bitych i wodnych nad budową kolei) spowodowały, że plan Karstena schowany został na jakiś czas do szuflady.

W 1830 r. przedstawiono niemal równocześnie trzy projekty budowy połączeń kolejowych na Śląsku, w tym m.in. projekt połączenia szynowego nizinnej części Śląska z górami. Tym razem wrocławscy kupcy i fabrykanci, na czele których stał wrocławski kupiec Friesner, przedstawili w Urzędzie ds. Handlu, Produkcji i Budownictwa Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, projekt budowy linii kolejowej, biegnącej w prostej linii z Wrocławia przez Świdnicę do Świebodzic (jako uzupełnienie drogi węglowej z Wałbrzycha do Malczyc). Jednym z atutów przemawiających za słusznością zgłaszanego projektu był fakt, iż leżące u podnóża Sudetów Świebodzice, osiągnęły w tym czasie pozycję głównego miejsca handlowego i były dosyć ważnym ośrodkiem przemysłowym. Niestety, szef resortu, minister stanu Rother, pełniący jednocześnie funkcję prezesa Państwowego Banku Handlowego (Seehandlung), odrzucił plan Friesnera, na korzyść równocześnie przedłożonego projektu budowy kolei z Wrocławia do Frankfurtu nad Odrą i dalej do Szczecina i Berlina.

Zwycięstwo praw ekonomicznych

O ile projekt budowy połączenia kolejowego Wrocławia ze Świebodzicami z 1830 roku został odrzucony z powodu nieprzychylnego postawy czynników rządzących, o tyle propozycja przedstawiona kilka lat później przez grupę zwolenników budowy linii kolejowych na Dolnym Śląsku, doczekała się pozytywnego przyjęcia.

W tej kwestii na przychylność władz w znacznym stopniu wpłynął fakt, iż coraz głośniej słyhać było o udanych przedsięwzięciach w tym zakresie w Anglii, Francji, Belgii czy Stanach Zjednoczonych. Nawet w dalekiej Rosji, w Niżnym Tagile na Uralu, już od 1834 roku działała przemysłowa kolej parowa.



il. 3. Fronton Dworca Kolei Górnośląskiej, pierwszego dworca kolejowego we Wrocławiu
Rycina z pierwszej połowy XIX w. - strona internetowa dolny-slask.org.pl/.../

Do zmiany stanowiska rządzących w sprawie budowy kolei żelaznej niewątpliwie przyczyniła się też publikacja rozprawy naukowej rotmistrza von Mutiusa z Olbrachto-
wicz (Albrechtsdorf) koło Sobótki zamieszczona w 1835 roku na łamach „Śląskiej Gazety Prowincjonalnej” (nr 102). W powyższej publikacji autor przedstawił tezę wykorzystania Śląska jako niemieckiej gospodarczej bramy wypadowej na wschód, z pominięciem rosyjskich barier celnych. Zaproponował przy tym plan budowy linii kolejowej z Wrocławia

do Wałbrzycha via Świebodzice, z jednoczesnym podaniem wyników obliczeń kosztów wynoszących na ówczesne czasy około 80 tys. talarów za jedną milę.

Zanim rozpoczęto budowę pierwszych linii kolejowych na Śląsku, musiano jeszcze pokonać liczne bariery urzędowe oraz zebrać odpowiedni kapitał. W tym celu zawiązano komitety budowy kolei, które miały uzyskać koncesję na budowę i eksploatację danej linii. Jako pierwszy, 3 czerwca 1836 roku, powstał Komitet Budowy Kolei Górnośląskiej (Oberschlesische Eisenbahngesellschaft). Komitet ten, przekształcony później w spółkę akcyjną, po otrzymaniu zgody prezydenta prowincji śląskiej przystąpił do budowy (również jako pierwszy) linii kolejowej biegnącej z Wrocławia w kierunku Górnego Śląska. Inauguracją prac budowlanych tej linii było położenie, 2 maja 1841 r., kamienia węgielnego pod pierwszy dworzec kolejowy we Wrocławiu, któremu nadano nazwę „Dworzec Kolei Górnośląskiej“ (Bahnhof der Oberschlesischer Eisenbahn). W dniu 22 maja 1842 r. z tego dworca odjechał pierwszy pociąg do odległej o 26,5 km Oławy (Ohlau). I tę datę uważa się dzisiaj za narodziny kolei żelaznej na Śląsku.

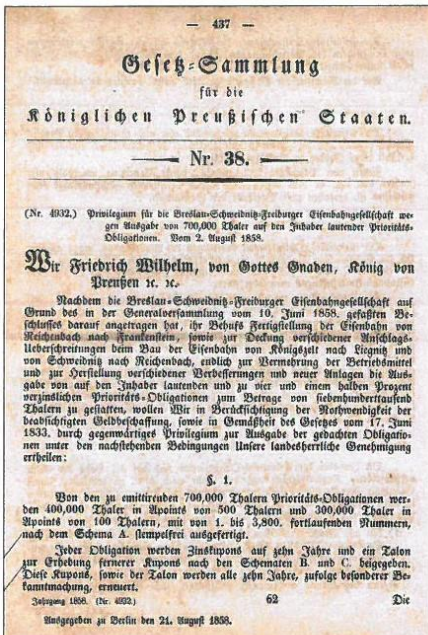
Kierunek Świebodzice

Drugą w kolejności była budowa linii biegnącej z Wrocławia na południe ku góróm. Już w marcu 1837 roku wokół Gustawa Heinricha Ruffera zawiązał się komitet, którego głównym celem była budowa linii kolejowej z Wrocławia do Świdnicy, Świebodzic i dalej do Wałbrzycha. Początkowo w skład komitetu „Kolei Wrocławsko-Świebodzickiej“, oprócz samego Ruffera, weszli książę Jan Henryk X von Hochberg-Pless z Książa i Pszczyny, baron E. von Loebbecke, tajny radca von Wallenberg, kupiec C.G. Kopisch i radny miejski Scholtz, a w późniejszym terminie jeszcze hrabiowie Reden, Henckel-Donnersmarck, Reisewitz, Reibnitz i Saurma, kupcy wrocławscy Becker i Ruthart oraz jeden z najpoważniejszych udziałowców, świebodzicki fabrykant Georg Gottlob Kramsta (podobno najbogatszy w owym czasie człowiek na Dolnym Śląsku).

Powstały komitet, do realizacji budowy powyższej linii, przystąpił z początkiem 1842 r., po otrzymaniu rozkazu gabinetowego króla Fryderyka Wilhelma IV z dnia 9 października 1841 r. zezwalającego na formalne zawiązanie spółki i rozpoczęcie wstępnych prac. Na początku, na walnym zebraniu akcjonariuszy odbytym w dniach 16 i 17 marca 1842 r. w zamku Książ, dotychczas istniejący komitet został przekształcony w oficjalną spółkę akcyjną o nazwie „Towarzystwo Kolei Wrocławsko – Świdnicko - Świebodzickiej“ (Breslau-Schweidnitz-Freiburger-Eisenbahngesellschaft, w skrócie BFE) uchwalając przy tym jej statut. Ustalono przy tym, że Towarzystwem kierować będzie Rada Zarządzających, dzieląca się na Dyrektorium i Komisję. Na czele Dyrektorium stanął Gustaw Heinrich Ruffer. Jego zastępcą został baron von Reisewitz, a członkami wrocławscy kupcy Becker, Kopisch i Ruthart. Z kolei w skład Komisji wchodził: jako przewodniczący hrabia Burg-hauss, jako zastępca baron von Reibnitz, a dalej książę Hochberg, wrocławscy bankierzy Eichborn i Salice, dyrektor Szkoły Budowlanej Gebauer, radny miejski Scholtz, skarbnik terenowy (Landschaftsrendant) Kahle oraz tajny radca Noeldechen. Komisarzem ze strony państwa ustanowiono nadradcę rządowego von Heydena.

Pierwszą decyzją powstałego Towarzystwa było ustalenie dokładnego przebiegu trasy kolei na linii Wrocław-Świebodzice. Spośród kilku wysuwanych projektów wybrano ostatecznie wersję budowy linii najkrótszej, przygotowanej przez nadziżyniera Alexa Cochiusa, czyli z Wrocławia przez Kąty Wrocławskie oraz Imbramowice do Świebodzic. Początkowy plan Cochiusa zakładał przebieg trasy z Imbramowic do Świebodzic przez Świdnicę, lecz

w związku ze zdecydowanym sprzeciwem władz wojskowych na przeprowadzenie kolei przez obszar twierdzy (a taką była Świdnica) wytyczył on nową niemal prostoliniową trasę, odsuwając główną linię na odległość około 9 km na północny zachód od Świdnicy.



il. 4 a i b. Pierwsza i szósta strona, łącznie było 8 stron, obligacji Nr 38 rozpisanej przez Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej – ze zbiorów Marka Mikołajczaka.

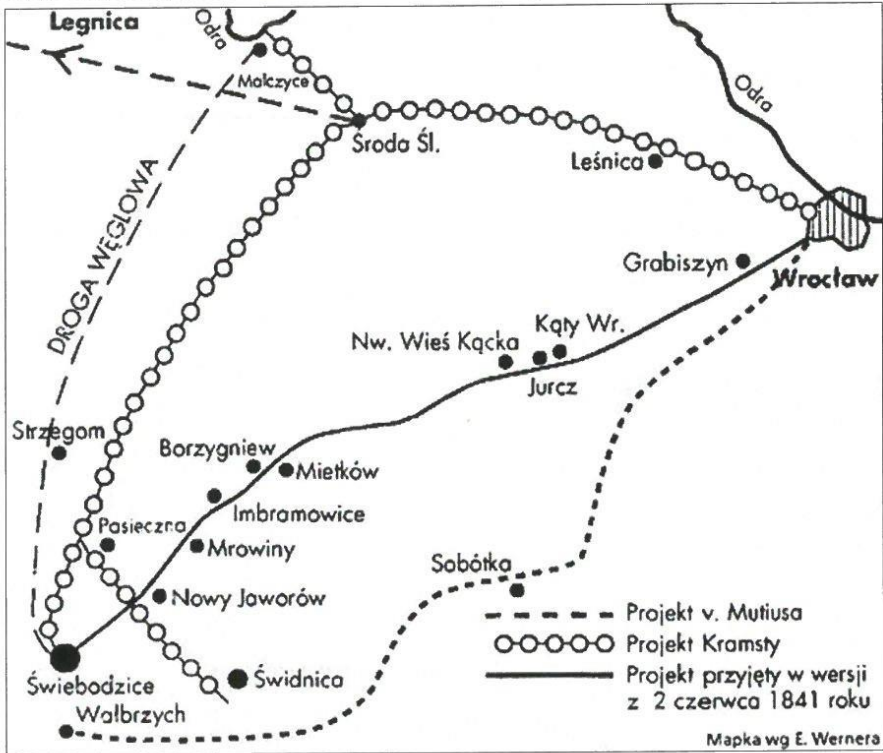
Przyjęcie projektu Cochiusa nie oznaczało rezygnacji doprowadzenia linii do Świdnicy. Licząc na zmianę podejścia władz wojskowych, autor w swoim projekcie uwzględnił doprowadzenie linii do wrót twierdzy świdnickiej poprzez wybudowanie odgałęzienia z nieistniejącej jeszcze wówczas stacji w Jaworzynie Śląskiej (Königszell – Królewski Namiot)¹. Ostatecznie połączenia ze Świdnicą dokonano dopiero po upływie roku (dokładnie 21 lipca 1844 r.).

Jeszcze zanim podjęto jakiegokolwiek decyzje, przystąpiono do wstępnych prac techniczno-pomiarowych na przewidywanym terenie budowy. Większość tych prac przeprowadził oficer inżynier von Köckritz wspólnie z nadinżynierem Cochiusem oraz z geodetą nadinżynierem Zimplerem i mierniczym, asesorem Studtem. W końcu, wraz z nastaniem ciepłych dni, 21 kwietnia 1842 r., przystąpiono do budowy samej linii kolejowej. Prace ziemne rozpoczęły się jednocześnie na całej długości pomiędzy dwoma dworcami końcowymi. Wykonywano je siłami dwóch tysięcy robotników zatrudnionych przez dwie firmy budowlane w systemie akordowym. W międzyczasie zamówiono w Anglii osiem lokomotyw, a z północnych Niemiec sprowadzono szyny. Na koniec zamówiono wagony – do przewozu osób w berlińskiej firmie Zoller und Pflug, a do przewozu bagaży i towarów

¹ Nazwę tę nadano dla upamiętnienia założenia koło sąsiednich Bolestawic obozu wojskowego króla Fryderyka Wielkiego latem 1761 r., w którym oczekiwali na natarcia połączonych sił wojskowych austriacko-rosyjskich. Nazwa Königszell została uroczystie zatwierdzona królewskim rozkazem gabinetowym z dn. 1 września 1843 roku.

we wrocławskiej fabryce Finkerneya. Ogółem zakupiono 81 wagonów, które już latem 1843 roku były gotowe do eksploatacji.

Wreszcie wczesną jesienią 1843 r. główne prace przy budowie linii kolejowej Wrocław-Świebodzice dobiegły końca. Podobnie jak inne linie, została ona zaplanowana jako dwutorowa, wreszcie wczesną jesienią 1843 r. główne prace przy budowie linii kolejowej Wrocław-Świebodzice dobiegły końca. Podobnie jak inne linie, została ona zaplanowana jako dwutorowa, choć na początek kładziono tylko jeden tor. Wzniesione torowisko miało koronę o szerokości 4,75 m, z możliwością powiększenia pod drugi tor do blisko 8 m (ten drugi tor na całej trasie Wrocław-Świebodzice ułożony został do 1900 roku).

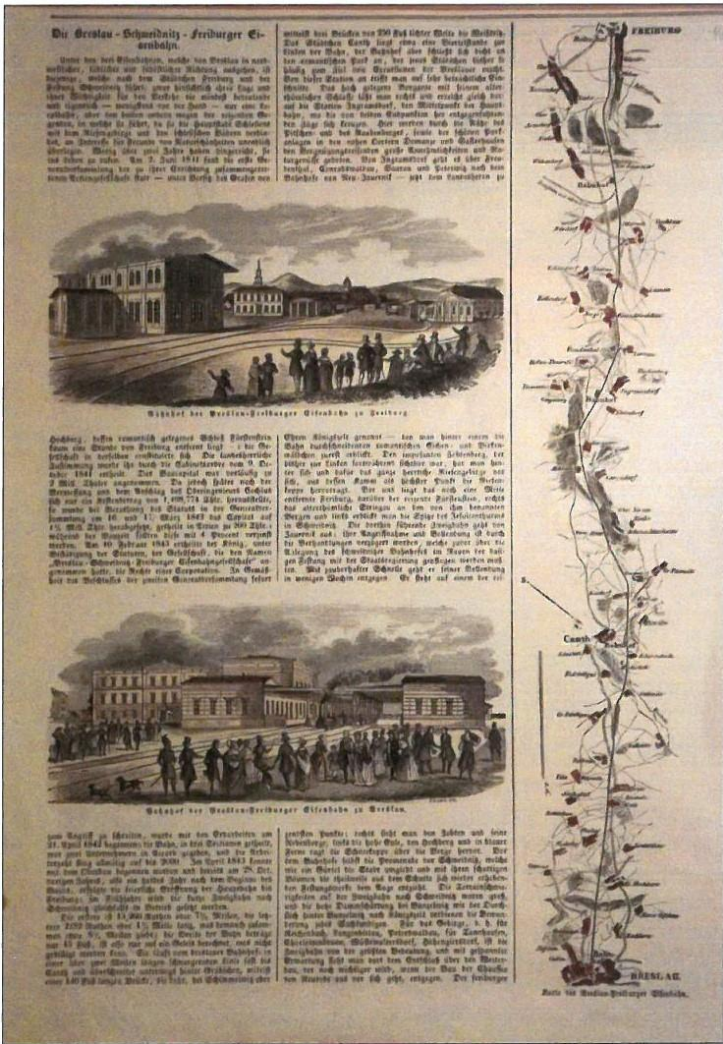


il. 5. Schemat wstępnych projektów budowy linii kolejowej łączącej Wrocław ze Świebodzicami i Wałbrzychem – mapa wg E. Wernera ze zbiorów J. Gibka.

Wznoszoną trasę wytyczono w miarę możliwości prostoliniowo, przewidując budowę dwóch dworców czołowych, we Wrocławiu (Dworzec Świebodzki, Breslau-Freiburger Eisenbahn) i w Świebodzicach (potocznie nazywany wrocławskim chociaż formalnie nazwa ta nie funkcjonowała) oraz pięciu stacji pośrednich: w Smolcu (Schmolz), Kątach Wrocławskich, Miętkowie, Imbramowicach i Jaworzynie Śląskiej. Z czasem ilość stacji, wraz z początkową i końcową, wzrosła z siedmiu do jedenastu, gdyż zbudowano je jeszcze w Muchoborze Wielkim (Groß Mochbern – obecnie Wrocław Zachodni), Sadowicach Wrocławskich (Schill / Sadewitz), Żarowie i Cierniach (obecnie nie istnieje).

Otwarcie linii Wrocław-Świebodzice

Oficjalne otwarcie linii kolejowej z Wrocławia do Świebodzic nastąpiło 28 października 1843 roku. W tym dniu odbyła się też inauguracyjna jazda pierwszego pociągu osobowego z Wrocławia w stronę gór. Otwarcie tej drugiej na Śląsku linii kolejowej odbyło się w bardzo uroczysty sposób, tak we Wrocławiu jak i w Świebodzicach. Kwiaty, orkiestra, muzyka, przemówienia, to tylko niektóre obrazy z tego święta. Z tej okazji napisano nawet sztukę teatralną pod tytułem Świebodzki, w której występowały takie postacie, jak: Rübzahl (Karkonosz czyli Duch Gór), Borussia (łacińska nazwa Prus), Ober Gnom, Świebodzicki Urzędnik i inne.



il. 6. Strona „Schweidnitzer Kreis-Blatt” (niem. Schweidnitzer Kreis-Blatt) z 1843 r. zawierająca artykuł o budowie i uruchomieniu linii kolejowej ze Świebodzic do Wrocławia – ze zbiorów Adama Pacześniaka.

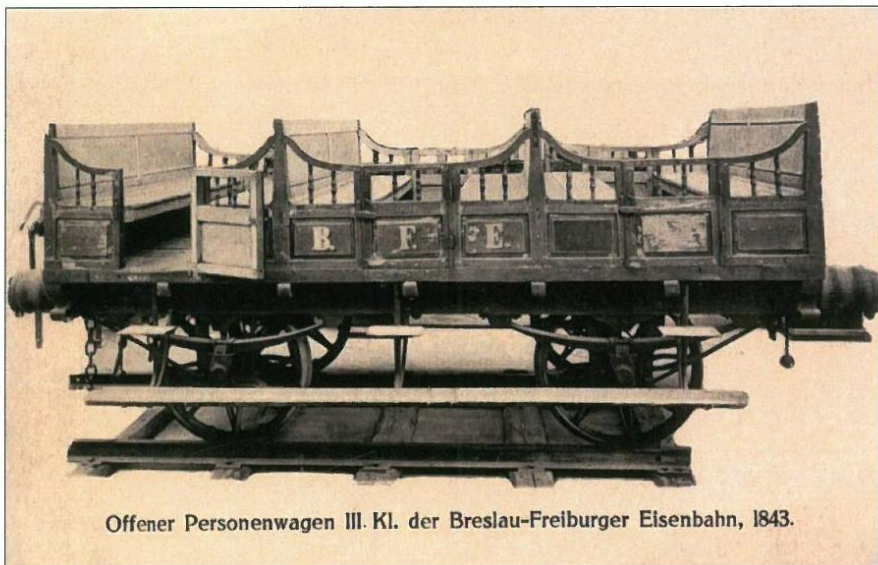
Od następnego dnia odbywały się już regularne kursy dla podróżnych zgodnie z ustalonym rozkładem. Ten pierwszy rozkład jazdy wraz z taryfą opłat dla podróżnych został sporządzony 15 października 1843 r. przez powołaną wcześniej Dyрекcję Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej (Königlicher Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn), a następnie opublikowany w miejscowej prasie „Śląska Gazeta Prowincjonalna”. Jak z treści powyższego rozkładu wynikało, ta podróż na dystansie 7,6 mili (15278 prętów pruskich, czyli 57,445 km) miała trwać dwie godziny. Każdego dnia kursowały dwie pary pociągów – poranne i wieczorne. Pociąg poranny wyruszał z Wrocławia o godz. 8.00, aby o godz. 9.11 minąć się w Imbramowicach z pociągiem jadącym ze Świebodzic (odjazd o godz. 8.13), a o godz. 10.00 wjeżdżał na dworzec w Świebodzicach. Pociągi wieczorne wyruszały w drogę odpowiednio: z Wrocławia o godz. 17.00, a ze Świebodzic o 17.13.

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn														
Fahr-					Plan									
für die täglichen Dampfswagen-Züge														
vom 1. April bis incl. 14. Mai 1844.														
Fahrzüge von Breslau nach Freiburg.				Fahrzüge von Freiburg nach Breslau.										
Abgang von	Morgens.		Nachmittags.		Abends.		Abgang von	Morgens.		Nachmittags.		Abends.		
	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.
Breslau	7	—	2	—	5	—	Freiburg ...	7	18	5	18	8	18	
Schmolz	7	19	2	19	5	19	Königszell ..	7	39	5	39	8	39	
Canth	7	37	2	37	5	37	Ingramsdorf	8	14	6	14	9	14	
Mettkau	7	58	2	58	5	58	Mettkau	8	22	6	22	9	22	
Ingramsdorf	8	14	3	14	6	14	Canth	8	46	6	46	9	46	
Königszell ..	8	44	3	44	6	44	Schmolz	9	1	7	1	10	1	
Freiburg ...	9	5	4	5	7	5	Breslau	9	20	7	20	10	20	

il. 7. Rozkład jazdy pociągów obowiązujący w 1844 r. na trasie Wrocław-Świebodzice i Świebodzice-Wrocław ze zbiorów J. Gibka.

Zgodnie z ustaloną taryfą ceny biletów na przejazd jednej osoby wahały się, w zależności od pokonywanej trasy: w klasie pierwszej od 16 do 45 srebrnych groszy, w drugiej od 6 do 30, a w trzeciej od 3 do 16. Na dworcach we Wrocławiu i Świebodzicach podróżni byli zobowiązani do stawienia się z wykupionymi biletami na przejazd najpóźniej na 5 minut przed odjazdem pociągu, zaś na przystankach pośrednich na 15 minut. Każdy z podróżnych mógł mieć przy sobie jedynie lekki bagaż podręczny wagi do 50 funtów (w wieku XIX 1 funt = 0,4067 kg), za który nie pobierano opłat. Większe bagaże przewożone były w osobnym wagonie i podlegały osobnej opłacie, zależnej od wagi. W tym wypadku, bagaż musiał być podpisany i gotowy do odprawy na pół godziny przed odjazdem pociągu.

Pierwsze wagony osobowe zbudowane były na wzór dylizansów konnych. Miały szerokość do 2,5 m, przy wysokości nieprzekraczającej 2 m. W wagonach pierwszej klasy były zwykle trzy przedziały wypełnione miękkimi fotelami. Były one całkowicie zakryte i miały oszklone okna. Wagony drugiej klasy posiadały cztery przedziały wypełnione siedzeniami drewnianymi z miękkim obiciem. Miały dach nad głową, lecz w oknach zamiast szyb były jedynie zasłony używane w razie deszczu czy wiatru. Z kolei wagony trzeciej klasy, złożone z pięciu przedziałów, były całkowicie odkryte. Dla bezpieczeństwa podróżnych posiadały one jedynie boczne ażurowe ścianki. Ich wnętrza wypełniały drewniane ławki zwrócone ku sobie parami, tworząc w ten sposób przedział. Początkowo, po zapadnięciu zmroku wagony nie były niczym oświetlane, a do ewentualnego ogrzewania używano pojemników z gorącą wodą. Między poszczególnymi wagonami nie było jeszcze przejść, a ich połączeń dokonywano za pomocą łańcuchów. Wagony towarowe były wykonane z drewna, niekiedy wzmocniane cynkowymi blachami. We wszystkich typach ówczesnych wagonów hamulce i zderzaki były drewniane. Dla odróżnienia, na każdym z wagonów należących do Towarzystwa Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej umieszczono po jego stronach napis w formie dużych liter B F E (Breslau Freiburger Eisenbahn). Ponadto od strony czołowej posiadały kolejny numer ewidencyjny.



Offener Personenwagen III. Kl. der Breslau-Freiburger Eisenbahn, 1843.

il. 8. Wagon osobowy III klasy z roku 1843 użytkowany przez Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej (BFE) – ze zbiorów J. Gibka.

Prędkość jaką rozwijały pierwsze pociągi była rzędu 30-40 km/godz., przy czym szybciej jeździły one w dzień, a wolniej w nocy. Typowy ówczesny pociąg składał się z parowozu, wagonu z węglem (niekiedy koksem) lub drzewem (tzw. Tendra) oraz z 8 do 10 wagonów osobowych. Nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego czuwali dróżnicy, dla których specjalnie wzniesiono na całej trasie posterunki (domki mieszkalne) w rozstawie ok. 1 km przy drodze prostej, ponadto w miejscach szczególnie niebezpiecznych, takich jak skrzyżowania z drogami kołowymi, przy mostach, wysokich nasypach czy głębokich wykopach, na łukach z ograniczoną widocznością. Miało to na celu umożliwienie bezpośredniej

łączności wizualnej między poszczególnymi dróżnikami. W tym okresie porozumiewali się oni za pomocą tzw. telegrafu optycznego, będącego poprzednikiem późniejszego semafora kształtowego. Niekiedy dodatkowo korzystano z dźwięku rogu, jako sygnału ostrzegawczego. Nocą do sygnalizacji używano naftowe lub olejowe latarnie, których barwy oznaczały: biała – droga wolna, zielona – zmniejszyć prędkość, czerwona – stój!



Uruchomienie pierwszych linii kolei żelaznych stanowiło przełom w dziejach transportu lądowego. Od tej chwili zainteresowanie transportem drogowym zeszło na drugi plan, zmniejszyło się także znaczenie śródlądowych dróg wodnych. Koleje przyczyniły się do rozwoju gospodarki wielu krajów, przyspieszyły procesy industrializacji i urbanizacji przemysłu, ułatwiły wymianę towarów, szczególnie masowych, przez co umożliwiły rozszerzenie rynków zbytu. Ponadto rozwój sieci kolei żelaznej sprawił znaczne przejęcie przewozów ludzi i ich bagaży, a także przewozu poczty, czym zwielokrotnił, usprawnił, a przede wszystkim wpłynął znacząco na przyspieszenie tempa doręczeń przesyłek pocztowych. Wreszcie koleje stanowiły ważną formę akumulacji kapitału oraz istotny czynnik wpływający na kształtowanie się rynku pracy.

Bibliografia:

Freymark Herman, *Die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes (Powstanie śląskiej sieci kolei żelaznej)*, Breslau 1942, tłum. Jakubik Joanna, Świebodzice 2000.

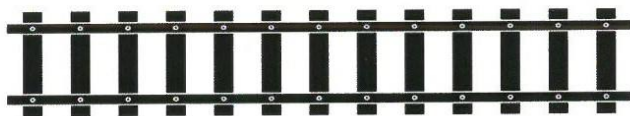
Gibek Jerzy, *Początki rozbudowy sieci linii kolejowych na Dolnym Śląsku*, [w:] *Szkice z dziejów poczty w Świebodzicach*, Świebodzice 2012.

Gibek Jerzy, Mikołajczyk Marek, *Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej*, Świebodzice 2013.

Jaworski Krzysztof, *Pociągami do gór*, [w:] *Pielgrzymy'87 – Informator Krajoznawczy XXXII Ogólnopolskiego Rajdu Sudeckiego*, Oddział Akademicki PTTK we Wrocławiu, Wrocław 1987.

Jerczyński Michał, Koziarski Stanisław, *150 lat kolei na Śląsku*, Instytut Śląski w Opolu, Opole-Wrocław 1992.

Scheer Andrzej, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*, [w:] *Rocznik Świdnicki*, Świdnica, część I – rok 1994.





**Krypto
znaczek**

Polski Kryptoznaczek

to połączenie **tradycyjnych znaczków pocztowych** i **technologii kryptograficznych**, jak również kompletne środowisko budujące **cyfrową społeczność filatelistyczną** w Polsce i na świecie.



**Krypto
pocztówka**

Polskie Kryptopocztówki

to cztery **unikalne Tokeny NFT**, które powstały we współpracy z **Polskim Radiem S.A.** Każda z Kryptopocztówek ma **inny podkład muzyczny**, a obrazy pochodzą z **Muzeum Poczty i Telekomunikacji**.



Kryptoznaczkę kategorii 1-3 dostępne w wybranych placówkach pocztowych, Kryptoznaczkę kategorii 4 dostępne wyłącznie w e-sklepie Poczty Polskiej. Kryptopocztówki dostępne na stronie nft.poczta-polska.pl

 Poczta Polska

filatelistyka.poczta-polska.pl | nft.poczta-polska.pl

WYDAWNICTWA

DATOWNIKI

180 lat linii kolejowej
Wrocław - ŚwiebodziceDworzec Świebodzki
we Wrocławiu, XIX w.

28.10.2023 WROCLAW 68

Projekt: Joanna Rupnicka



Projekt: Tadeusz Gawlicki, Paweł Dziurzyński



Stemple informacyjne Poczty Kolejowej



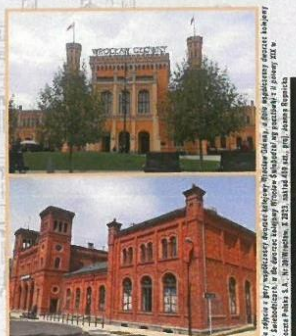
Projekt: Joanna Rupnicka

Projekt:
Rafał Wincewicz

KARTKI POCZTOWE

180 lat linii kolejowej
Wrocław - Świebodzice

28.10.1843 r. - 28.10.2023 r.



Projekt: Joanna Rupnicka

Jubileusz przejazdu inauguracyjnego 28.10.1843 r. - 28.10.2023 r.

180 lat linii kolejowej Wrocław - Świebodzice

Jubileusz regularnych kursów 29.10.1843 r. - 29.10.2023 r.

	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat linii kolejowej Wrocław - Świebodzice	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat linii kolejowej Wrocław - Świebodzice	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat linii kolejowej Wrocław - Świebodzice	
	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat linii kolejowej Wrocław - Świebodzice	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat linii kolejowej Wrocław - Świebodzice	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat linii kolejowej Wrocław - Świebodzice	
000000 www.zbiorniki.poczta-polska.pl	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat linii kolejowej Wrocław - Świebodzice	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat linii kolejowej Wrocław - Świebodzice	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat linii kolejowej Wrocław - Świebodzice	

Projekt: Joanna Rupnicka

180 lat kolei Wrocław - Świebodzice 1843 - 2023

	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat kolei Wrocław - Świebodzice 1843 - 2023	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat kolei Wrocław - Świebodzice 1843 - 2023	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat kolei Wrocław - Świebodzice 1843 - 2023	
	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat kolei Wrocław - Świebodzice 1843 - 2023	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat kolei Wrocław - Świebodzice 1843 - 2023	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat kolei Wrocław - Świebodzice 1843 - 2023	
000000 www.zbiorniki.poczta-polska.pl	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat kolei Wrocław - Świebodzice 1843 - 2023	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat kolei Wrocław - Świebodzice 1843 - 2023	 POCZTA POLSKA S.A. 180 lat kolei Wrocław - Świebodzice 1843 - 2023	
	Symbol kolei z XIX w.	Dworzec Świebodzki we Wrocławiu rysunek z 1844 r.	Dworzec Kolejowy w Świebodzicach rysunek z 1844 r.	

Projekt: Joanna Rupnicka

NALEPKI POLECENIA

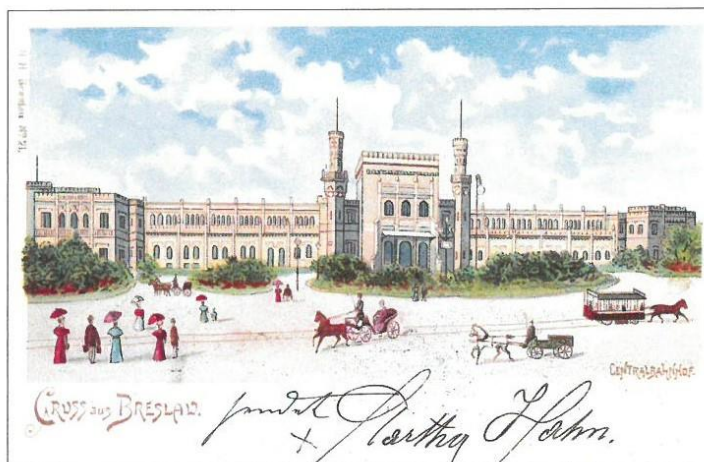


Projekt: Rafał Wincewicz

MEDAL



Projekt: Tadeusz Gawlicki, Paweł Dziurzyński



Dworzec Główny we Wrocławiu, ok. 1890 - pocztówka litograficzna (ze zbiorów Artura Marsy).

MUZEUW POCZTY I TELEKOMUNIKACJI WE WROCŁAWIU

Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu jest jedyną w Polsce placówką muzealną gromadzącą i chroniącą zabytki stanowiące świadectwo działalności poczty na ziemiach polskich, w tym Poczty Polskiej założonej przez króla Zygmunta Augusta w 1558 r. Muzeum, utworzone w 1921 r. w Warszawie, od 1956 r. mieści się w zabytkowym gmachu Poczty Głównej we Wrocławiu.

Odwiedź nas:

ul. Zygmunta Krasińskiego 1
Gmach Poczty Głównej
we Wrocławiu

Godziny otwarcia:

Wtorek - sobota: 10:00 - 16:00

Niedziela: 10:00 - 15:00

Ostatnie wejście na 30 minut
przed zamknięciem

Poniedziałek: nieczynne

Wystawy stałe:

Historia polskiej poczty
Szyldy i skrzynki pocztowe
Filatelistyka
Telegraf i telefon
Radio i telewizja
Konne pojazdy pocztowe

Znajdź nas online:

[facebook.com/MPiTWr](https://www.facebook.com/MPiTWr)

www.muzeum.wroclaw.pl

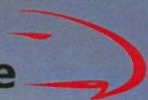


Muzeum Poczty i Telekomunikacji
we Wrocławiu



**DOLNY
ŚLĄSK**

**Koleje
Dolnośląskie**



160 km/h
bez mandatu 😊

