

POLSKI ZWIĄZEK FILATELISTÓW
ZARZĄD OKRĘGU W BYDGOSZCZY

Ilustrowany Biuletyn Tematyczny



KLUB
ZAINTERESOWAŃ
P Z F *KOLEJNICTWO*

16

2
czerwiec
1992

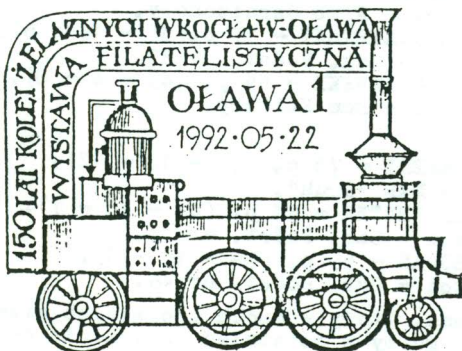
ROK
V

POMORSKO - KUJAWSKA
SEKCJA REGIONALNA

•PISMO FILATELISTÓW TEMATYKÓW KOMUNIKACJI SZYNOWEJ.



150 lat temu dla kolei sławy
Wyruszył pierwszy pociąg w drogę do Oławy.
Pełna gala, zaszczyty, honory, nagrody
Jakie też z tą koleją wiążą się wygody.
Wysiłek budowlanych został doceniony
Nowe dworce, tabor, szyny i perony.
Parowóz i wagony świeżo malowane
Tłumy oficieli i mieszczan zebrane.
Rusza z gwizdem pary maszyna stalowa
Po szynach się toczy, a szyny w okowach.



Do belek drewnianych hakami przybite
Rozpoczęły epokę kolei rozkwitu.
Nie wóz to konny, co gna bezdrożami
To rumak stalowy, jazda z wygodami.
Kolej Górnośląska na te ziemie wchodzi
Interesy handlowe, podróże pogodzi.
Z rozmachem w odległości się dalsze rozrasta
Łącząc szynami coraz nowe miasta.
Rozkwitają krainy koleją łączone
Wielu jechać chce w tę, czy inną stronę.
Przy Jubileuszu, pomyślisz człowieku
Że świadczymy usługi już półtora wieku.

ANDRZEJ DOLIŃSKI



BYDGOSKI PÓŁFINAŁ



W sobotę 9 maja w Szkole Podstawowej nr 33 przy ul. Jesionowej w Bydgoszczy, odbył się okręgowy półfinał XXX Młodzieżowego Konkursu PZF, którego przewodnim tematem w roku bieżącym jest kolejnictwo. Konkurs nadzorowali i sprawnie poprowadzili; Ryszard BELCZYK - przewodniczący Komisji Młodzieżowej, Grzegorz KAMIENSKI - zastępca przewodniczącego, Michał STRANZ - instruktor młodzieżowy oraz inż. Józef BARTOWSKI - członek prezydium Zarządu Okręgu. Obecny był także przewodniczący Pomorsko-Kujawskiej Sekcji Regionalnej Klubu Zainteresowań PZF "KOLEJNICTWO" - Krystian ŻURAWSKI, który podczas jednej z przerw zaznajomił młodzież oraz ich opiekunów z działalnością sekcji i klubu. Początek imprezy wyznaczono na godz. 10.30. Młodzież uczestniczącą w konkursie podzielono na dwie kategorie wiekowe; grupę młodszą (szkoły podstawowe) oraz starszą (szkoły ponadpodstawowe). W grupie "młodszych" startowało 8, zaś w "starszych" - 7 uczestników.

Konkurs podzielono na 3 etapy;

1. Część TESTOWA - czas 30 min., do zdobycia maksymalnie 50 pkt.
2. Część PRAKTYCZNA - czas 90 min., do zdobycia max. 20 pkt.
3. Część USTNA - czas nieokreślony, do uzyskania max. 15 pkt.

W części testowej należało odpowiedzieć na pytania bezpośrednio lub wybrać jedną z kilku możliwych wersji. Pytania dotyczyły historii kolejnictwa oraz wiadomości ogólnofilatelistycznych. W grupie "młodszej" najlepszy rezultat to 43 a w "starszej" - 48 pkt.

Część praktyczna polegała na tym, aby z losowo wybranych znaczków (ok. 100 szt.) opracować i wykonać mini eksponat - 3-4 karty wraz z tytułową. Przy ocenie brano pod uwagę wybór tematu, dobór znaczków, ich rozmieszczenie, napisy, itp. Najlepszy uczestnik z grupy "młodszej" zdobył punktów 16 zaś w "starszej" - 18.

W części ustnej, ostatniej, należało odpowiedzieć na zestaw 3 pytań (z podpytaniami) po 5 pkt. każde. Do tej fazy konkursu kwalifikowało się jedynie po trzech najlepszych z obu grup. W grupie "młodszej" najwyższy wynik to 8, w "starszej" - 12 pkt.

Do uzyskania było więc łącznie 85 pkt. A oto końcowe rezultaty;

Grupa I - "MŁODSZA"

1. Arkadiusz FAJOK - 59 pkt. (37 - 16 - 6), Inowrocław - Klub Garnizonowy.
2. Jarosław KAMIENSKI - 57 p. (35 - 16 - 6), Bydgoszcz - Szk. Podst. nr 33.
3. Marcin WRÓBLEWSKI - 55 p. (43 - 4 - 8), Inowrocław - Dom Kultury.

Grupa II - "STARSZA"

1. Roman BEREND - 78 p. (48 - 18 - 12), Szubin - MKF "Druh".
2. Waldemar ZBYTEK - 63 p. (41 - 15 - 7), Bydgoszcz - Szk. Podst. nr 33.
3. Jacek HOJAN - 59 p. (39 - 15 - 5), Bydgoszcz - Szk. Podst. nr 46.

Klasą dla siebie był Kol. R. Berend, który w dwóch pierwszych etapach zdobył tyle punktów (66), iż nawet gdyby w ostatniej części nie uzyskał ani jednego, zapewnił sobie i tak bezapelacyjne zwycięstwo. Brawo!

Koledzy, którzy zajęli pierwsze miejsca w obu grupach, będą więc reprezentować okręg bydgoski PZF w finale konkursu, który odbędzie się 29 maja w Lublinie. O jego wynikach poinformujemy w następnym numerze.

Wszyscy wyżej wymienieni młodzi Koledzy oraz ich opiekunowie wraz z gratulacjami otrzymali filatelistyczne upominki w postaci klaserów i walorów.

A tak na marginesie, chwila refleksji związana z niektórymi odpowiedziami uczestników. Nikt np. nie potrafił "odszyfrować" oznaczenia parowozu Pm 36. Zdarzały się też takie dziwolagi-określenia jak; parowóz maszynowy (!?), parowóz motorowy (!?), a jeden z uczestników, który doznał do ostatniego etapu, prawie minutę (!) zastanawiał się, czym (rzecz jasna - parą wodną) poruszany był parowóz "Rakieta". O czym to świadczy? Ano, o tym, że dla obecnej młodzieży parowóz jest już tak abstrakcyjnym i archaicznym obiektem, jak dla dzisiejszych 40-latków patefon na korbkę. Zapewne nikt z młodzieży uczestniczącej w konkursie nie widział na własne oczy prawdziwego parowozu na trasie. Brzmi to niewiarygodnie, ale taka jest prawda. Czas niepostrzeżenie biegnie naprzód i tylko czasem przy takich właśnie okazjach ze zdumieniem sobie to uzmysławiamy.

KŻ



PRZYPOMINAMY..., że oprócz datowników okolicznościowych zaprezentowanych na str.1 i 2, UPT Jelenia Góra 1 w dniu 1992.04.22 stosował kasownik o treści; "CZESŁAW ŚLANIA - GRAWER XX WIEKU". Cz.S. jest autorem 2 znaczków "polonica" o tematyce kolejowej, patrz str.9.

Informujemy Kolegów o ukazaniu się pierwszego numeru nowego biuletynu związanego z kolejnictwem. Filateliści, którzy interesują się także "żywą" koleją, znajdą w

nim wiadomości o pociągach specjalnych, adresy innych stowarzyszeń miłośników kolei, terminy spotkań, giełd oraz różnych imprez. Zainteresowanym podajemy adres; POMORSKIE TOWARZYSTWO KOLEI ŻELAZNYCH, ul. Rozewska 34/70, 81-055 Gdynia, tel. 23-21-91. PTKŻ oferuje także do sprzedaży różne wydawnictwa, jak; mapy, pocztówki, bilety, itp. Jako ciekawostkę możemy dodać, iż Koledzy z Gdyni pragną 140-lecie kolei w Gdańsku (w sierpniu br.) upamiętnić datownikiem okolicznościowym. Życzymy Im, aby pomysł udało się zrealizować.

Biuletyn Informacyjny

BI

POLSKIEGO ZWIĄZKU
MODELARZY KOLEJOWYCH
I MIŁOSNIKÓW KOLEI



NUMER

192



Kalendarz
imprez 1992
str. 3,4



Kilka uwag o selekcji i ekspozycji kolejowych walorów filatelistycznych

Dawno minęły czasy, gdy wystarczyło wziąć pierwszy lepszy znaczek, datownik okolicznościowy lub jakikolwiek inny walor na interesujący nas temat, aby przy ich pomocy zbudować w miarę dobry eksponat.

Dziś każdy, kto interesuje się tematyką kolejową doskonale wie, że dokumentacja filatelistyczna jest niezwykle obszerna i wielce zróżnicowana. Wybierając zatem na karty określone walory, należy przeprowadzić ich prawidłową selekcję oraz zastanowić się, w jaki sposób najlepiej je zaprezentować.

Omówmy je pokrótce.

1. CZYTELNOŚĆ ZNAKU POCZTOWEGO.

Dokonując wyboru znaczka, stempla lub całostki powinniśmy kierować się zasadą aby to, co zamierzamy zilustrować tymże walorem, było widoczne w sposób oczywisty i bezdyskusyjny.

Przykład. Jeżeli prezentujemy parowóz o układzie osi np. 2-4-1, to osie (koła) powinny być tak wyeksponowane, aby były policzalne. Sytuacja, kiedy wzmiankowany parowóz jest ukazany bokiem lub koła ukryte są pod zasłoną pary i dymu, stwarza wrażenie nierzetelności lub braku odpowiedniego waloru.

2. ADEKWATNOŚĆ WALORU FILATELISTYCZNEGO.

Adekwatność, czyli najwłaściwszy (najbardziej odpowiedni) pod względem merytorycznym walor, którym posłużymy się przedstawiając określone zagadnienie.

Przykład. Gdy przedstawiamy pierwsze parowozy niemieckie, w tym np. lokomotywę Borsiga, to bezwzględnie pierwszeństwo posiadają te znaczki, stemple a także całostki, których emitentem jest poczta niemiecka. Walory z pozostałych państw wybieramy w drugiej kolejności. Sytuacja taka nie ma miejsca tylko wtedy, kiedy obiekt będący dokonaniem kultury technicznej danego państwa, nie ma odzwierciedlenia we własnej emisji pocztowej.

3. WIEDZA.

Dobry eksponat z kolejnictwa powinien być zbudowany w oparciu o wartościową wiedzę. Wartościową, czyli taką, która fachowo (i na temat) uwypukla to, co przedstawia znak pocztowy.

Przykład. Tytuł podręcznika w ekspozycji np. "Tunele kolejowe". I ani słowa więcej. A przecież prezentując określony tunel, należałoby go nieco bliżej opisać; górski?, podmorski?, podmiejski (metro)? Dobrze byłoby, gdyby wystawca napisał w jakim państwie lub masywie górskim znajduje się ów tunel, jaką posiada długość a ideałem byłoby zamie-

szczenie miniaturowej mapki z zaznaczeniem tegoż tunelu na konturze danego kontynentu, państwa, itp.

4. LOGICZNOŚĆ EKSPOZYCJI.

Każdy, nawet najmniejszy podrozdział ekspozycji, powinien ukazywać logiczną i przejrzystą kolejność prezentowanych walorów. Należy zawsze znaleźć klucz (jednoznaczne kryterium), według którego walory umieszczone są właśnie w takiej a nie innej kolejności.

Przykład. Jeżeli na kilku kartach grupujemy walory, które ukazują parowozy tendrzaki, to należy je tak usystematyzować, aby ich kolejność była zgodna z wybranym przez nas kryterium np. roku produkcji (od najwcześniejszego do najstarszego) lub cech konstrukcyjnych (od najlepszych do najgorszych) lub celu przeznaczenia (od najwolniejszych do najszybszych), itp.

5. UPORZĄDKOWANA INFORMACJA.

Informacja tylko wtedy jest prawidłowa, jeżeli jest zwięzła, pełna i na temat.

Przykład. Jeżeli na karcie znajduje się 9 znaczków z elektrowozami, a tylko przy 5-ciu z nich podano system zasilania, to powinniśmy się zdecydować; albo podajemy system zasilania pod każdym znaczkiem, albo nie zamieszczamy go wogóle - jeżeli brak nam częściowo danych.

Poza tym nie należy;

- przepisywać słowo w słowo informacji zamieszczonej na znaku pocztowym, jeżeli nie jest to absolutnie konieczne,
- zamieszczać informacji nie wiążącej się z obiektem lub zagadnieniem omawianym na karcie ekspozycji.

Kolegów Wystawców zachęcam, aby w wolnej chwili przeanalizowali zawartość ekspozycji pod kątem w/w uwag, które nasunęły się niżej podpisanemu po obejrzeniu WF "KOLEJNICTWO '91" oraz OWF "BYDGOSZCZ '91".

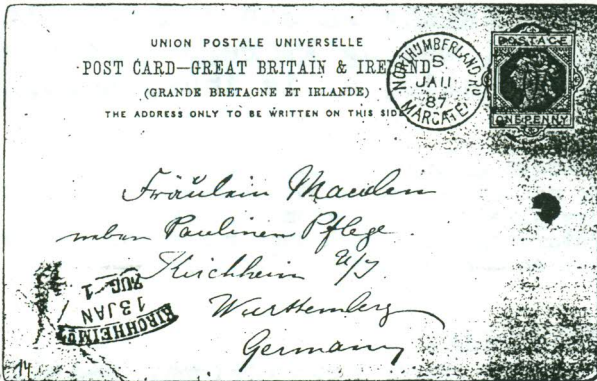
— K. ŻURAWSKI —

► specjalizacja – ambulanse kolejowe ◀

Do klubu wpłynął list od Krzysztofa Jankowskiego z Olsztyna. Kolega zainteresowany jest nawiązaniem korespondencji z tymi, którzy obrali sobie jako obiekt kolejowych kolekcji - ambulanse. Kolegę K.J. interesują wszelkie materiały związane z tą dziedziną; literatura, zdjęcia, szkice, mapki tras, itp. Jeśli którykolwiek z członków klubu zechciał nawiązać kontakt z olsztyńskim Kolegą, podajemy dokładny adres; 10-900 OLSZTYN,

Z HISTORII POCZT KOLEJOWYCH

Zagadka z Wirttembergii



Dość niespotykany stempel ambulansowy widnieje na tej oto całostce pocztowej. Kartę wysłano 8 stycznia 1887 roku z Anglii do miejscowości - Kirchheim (uT /nad rzeką Teck) w Niemczech (25 km na południowy wschód od Stuttgartu). Karta dotarła do celu 13 stycznia, o czym

KIRCHHEIM
13 JAN
ZUG 1

ze zbioru
Andrzeja Garczyka

zaświadcza stempel o nietypowym, półowalnym kształcie. Jak można łatwo dostrzec, posiada on jedynie wymienną

datę, natomiast numer pociągu oraz nazwa miejscowości są elementami stałymi. Jeszcze raz należy podkreślić; nazwa jednej miejscowości a nie dwóch, jak to zazwyczaj bywa, kiedy to wyszczególniona zostaje trasa - relacja ambulansu (skąd - dokąd). O czym to by świadczyło? Najlogiczniejszym wytłumaczeniem mogłaby być hipoteza o braku stałego urzędu pocztowego w Kirchheim. Tak więc poczta kierowana do tej miejscowości (jak i na odwrót) była ostemplowywana w pociągu. W ten sposób stempel ów był używany raz jako odbiorczy, innym razem jako nadawczy. Na zaprezentowanej całostce nosi charakter odbiorczego, wypadłoby zatem na potwierdzenie w/w tezy odnaleźć przesyłkę z podobnym stemplem na znaku opłaty.

Niewykluczone, iż powyższy tok rozumowania nie odzwierciedla rzeczywistości. Tak czy inaczej, stempel ambulansu kolejowego, który był przeznaczony wyłącznie dla jednej miejscowości jest sporą rzadkością.

Może Koledzy odnajdą inne, podobnie nietypowe ostemplowania przesyłek ambulansowych?

KOLEJNICTWO NA ŚWIECIE

Mozart odjedzie z peronu drugiego...

... rzecz jasna - pociąg "Mozart". W dwóchsetną rocznicę śmierci Wolfganga Amadeusza Mozarta, jednego z największych kompozytorów na świecie, koleje austriackie w porozumieniu z francuskimi uruchomiły pociąg typu Euro-City w relacji Wiedeń - Paryż.



W.A.Mozart (ur. w Salzburgu) zaliczany jest do grupy trzech "klasyków wiedeńskich". W czasie zaledwie 35 lat swego życia skomponował ponad 620 utworów, w tym 16 oper min. najbardziej znane; "Wesele Figara", "Don Giovanni", "Czarodziejski Flet". Zmarł w Wiedniu w ubóstwie, pochowany w zbiorowej mogile, której nigdy nie odnaleziono.

Poczta Austrii upamiętniła to wydarzenie stemplem okolicznościowym, na którym ukazano trasę pociągu. Natomiast we Francji uruchomiono inny, specjalny pociąg wystawowy, w którym można było obejrzeć pamiątki po wielkim kompozytorze oraz zapoznać się z Jego życiem i twórczością. Pociąg ten kursował po Francji od 9 do 26 kwietnia 1991 roku i odwiedził w tym czasie 16 miast. W mieście Reims, wyznaczona placówka pocztowa w dniu przybycia pociągu stosowała stempeł z popiersiem Mozarta. O tym, czy jeszcze inne urzędy pocztowe w pozostałych miastach stosowały podobne kasowniki, biuletyn EMS, na podstawie którego opracowano artykuł - nie informuje. Sam pociąg zresztą został dość oryginalnie rozreklamowany poprzez zeszytek znaczkowy, na którego okładkach zamieszczono stosowne informacje.



*Trasa pociągu: Paris-Rouen-Lille-Reims-Nancy-Strasbourg-Dijon-Lyon-Grenoble-Marseille-Montpellier-Toulouse-Bordeau-Nantes-Rennes- Blois.

INTERNACIA IF EF FERVOJISTA
 ESPERANTO-  FEDERACIO



-19- RFN
 6-12.05.1967



-20- Bułgaria
 11-17.05.1968
 sd



-21- Francja
 19-22.05.1969



-22- Włochy
 16-22.05.1970



-23- Jugosławia
 15-21.05.1971



-24- Szwajcaria
 8-10.05.1972
 sd



-26- Hiszpania
 13-15.05.1974



-27- Austria
 10-16.05.1975



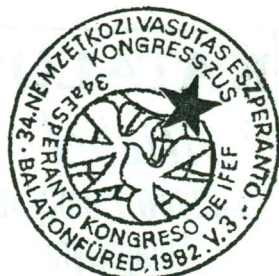
-28- Szwecja
 12-18.06.1976



-30- Włochy
15.05.1978



-33- RFN
16-20.05.1981



-34- Węgry
3-7.05.1982



-36- Bułgaria
12-18.05.1984



-37- Dania
20.05.1985



-38- Jugosławia
18.05.1986

Kolejowe polonica (9)



Mi 1850

Czesław Słania (zamieszkały w Szwecji) jest jednym z najwybitniejszych projektodawców i rytmowników znaczków pocztowych na świecie. W Jego przebogatej kolekcji znalazły się także 2 znaczki o tematyce kolejowej. Obok przedstawiamy pierwszy z nich.

Na znaczku poczty Monako z roku 1984, Cz. Słania ukazał pociąg wjeżdżający na stację księstwa. Tak wyglądał miejscowy dworzec w ... 1910 roku. Jako ciekawostkę można dodać, iż Monako posiada niespełna 2 km kwadratowe powierzchni (!).

KATALOG

Michel
 znaczków z motywem
 kolejowym
7 do roku 1984

RUMUNIA RUMĂNIEN cd.

1947 - 1057	•	()
	1061	•
1947 - 1072	•	()
	1073	•
	1075	•
	1076	•
1947 - 1080	•	()
1948 - 1101	•	()
1948 - 1112	•	()
	1113	•
	1115	•
	1116	•
1948 - 1164	•	()
1948 - 1165	•	()
	1168	•
1948 - 1165	▲	()
	= Blok	•
	1168	▲
	= Blok	•
1949 - 1190	•	()
1949 - 1193/94	S=2	()
1951 - 1277	•	()
	1287	•
1952 - 1354	•	()
1952 - 1364	▲	()
1952 - 1366	•	()
1952 - 1369	•	()
1952 - 1385	P	()
1955 - 1525	•	()
1956 - 1581	•	()
1957 - 1695	•	()
1958 - 1735	•	()
1959 - 1796	•	()
1960 - 1870	•	()
	1872	•
	1879	•
	1882	•
1961 - 2031	•	()
1963 - 2125	P	()

1963 - 2141	•	()
1963 - 2161	•	()
	2162	•
1966 - 2523	•	()
1967 - 2635	•	()
1967 - 2641	•	()
	2644	•
	2645	•
	2656	•
1969 - 2803	P	()
1971 - 2953	•	()
	2965	•
1972 - 3029	P	()
1972 - 3031	•	()
	3033	•
1972 - 3034	P	()
1973 - 3150	•	()
1974 - 3195	•	()
1974 - 3202	•	()
	= Blok	•
1979 - 3674/79	S=6	()
1979 - 3680	•	()
	= Blok	•
1983 - 4002	•	()
	= Blok	•

Portofreiheitsmarken

1913 - I	P	()
----------	---	-----

SAN MARINO

1932 - 180/83	S=4	()
1951 - 458	•	()
1955 - 530	•	()
	533	•
1956 - 559	•	()
1964 - 814/23	S=10	()
1966 - 859	•	()
1973 - 1026	•	()

SZWAJCARIA SCHWEIZ

1931 - 246	•	()
1932 - 259/61	S=3	()
1934 - 272	•	()
	274	•
	276	•
1936 - 299	•	()
	301	•
	303	•
1939 - 360	•	()
1939 - 363	P	()
1942 - 412	•	()
1947 - 480/83	S=4	()
1947 - 484/87	S=4	()
1948 - 501	•	()

1948 - 504	•	()
1949 - 530	•	()
	531	•
	532	•
	534	•
	537	•
	539	•
1955 - 614	•	()
1956 - 624	•	()
1957 - 638	•	()
1959 - 668	•	()
1962 - 747	•	()
	749	•
1963 - 770	•	()
1967 - 861	•	()
1972 - 965	•	()
1974 - 1027	•	()
1976 - 1081	•	()
1981 - 1206	•	()
1982 - 1214/15	S=2	()
1982 - 1232	•	()
1983 - 1250	•	()
1983 - 1263	•	()

Dienstmarken II für die Bundesbehörden

1935 - 3	•	()
	5	•
	7	•
1937 - 21	•	()
	23	•
	25	•
1938 - 30	•	()
	34	•
1942 - 48	•	()
	52	•
1950 - 64	•	()
	65	•
	66	•
	68	•
	71	•
	73	•

Eisenbahndienstmarken

1913 - 1/12	S=12	()
1915 - 13/25	S=13	()
1920 - 26/40	S=15	()
1928 - 41/43	S=3	()
1931 - 44	P	()
1932 - 45/54	S=10	()
1934 - 55/71	S=17	()
1948 - 72/87	S=16	()

Volkerbund (SDN)

1937 - 49	•	()
	51	•
	53	•
1942 - 68	•	()
1944 - 72	•	()
	76	•

nowości

- ❖ 1991.03.28 - TAJWAN; 1 zn. "Środki transportu" 16.00 en, m.in. pociąg spalinowy i nowoczesny pociąg podmiejski.
- ❖ 1991.04.10 - KONGO; 5 zn. i blok "Pojazdy szynowe", 60,75,120,200,250, blok 350 Fr, różne jednostki z Finlandii, Francji, Włoch, Turcji, RFN.
- ❖ 1991.04.18 - CHILE; 1 zn. "Górnictwo węgla" 200 S - górnicy z wagonem do przewozu środków wybuchowych.
- ❖ 1991.11.30 - BUŁGARIA; 2 zn. "125 lat Kolei Bułgarskich 1866-1991", 30 st - parowóz nr 148, 30 st - wagon osobowy "Sultanie" z 1866 r.
- ❖ 1991.12.02 - KOREA PŁD.; 1 zn. z serii /2 zn. w bloku/ "Boże Narodzenie", 100 won - dzieci z latawcem, w głębi pociąg z parowozem.
- ❖ 1991. . . - DOMINIKA; 4 zn. i blok "Szwajcarskie koleje zębate" - 10, 60 c, 2,4S, blok 6S - tabor różnych kolei zębatych.
- ❖ 1991. . . - GAMBIA; 9 zn. w arkusiku "Wagony kierowników pociągów", 9 x 1D.
- ❖ 1991. . . - GRENADA; 9 zn. w arkusiku i blok "Słynne koleje świata", 9 x 75c, blok 6S - G. Stephenson i jego lokomotywy.
- ❖ 1991. . . - NIGER; 3 zn. i 4 bloki "Ludzie i pojazdy", 200,250,400 Fr, bloki 200,250,400,600 Fr - lokomotywy spalinowe i Orient Express.
- ❖ 1991. . . - NIKARAGUA; 7 zn. i 2 bloki "Koleje w Ameryce Południowej", 0,25;0,25;0,50;1,50;2,00;3,00;3,50S, bloki 2 x 7,50S /parowozy/.
- ❖ 1991. . . - UGANDA; 4 zn. i blok "Pociągi Afryki", 80,300,400,500, blok 1200c - różne parowozy.
- ❖ 1991. . . - URUGWAJ; 2 zn. "Pojazdy szynowe", 540NS - pierwszy parowóz urugwajski, 151 NS - tramwaj konny.
- ❖ 1991. . . - WYSPIY ŚW. TOMASZA I KSIĄŻĘCA; 6 zn. i 2 bloki "Parowozy", 6 x 75Db, bloki 2 x 500Db.
- 1991. . . - GUJANA; 5 zn. i 2 bloki - 6,40;7,65;50;100;190S, bloki 2 x 360S - różne pociągi i lokomotywy.
- 1991. . . - MALEDIWIY; 4 zn. i blok "Pociągi japońskie", 15L,1,7,10R, blok 20R - różne parowozy.
- 1991. . . - MALEDIWIY; 4 zn. i blok "Pociągi japońskie", 25L;3,50;5;12R, blok 20R - różne parowozy.
- 1991. . . - NEVIS; 4 zn. i blok "Lokomotywy japońskie"-cz.II, 10,60c, 2,3S, blok 5S - parowozy, ekspres "Inaho", wagon silnik. "Hikari".
- 1991. . . - ST. VINCENT; 9 zn. w arkusiku "Elektrowozy japońskie", 9 x 1S - elektrowozy, tramwaje, drezyna.
- 1991. . . - ST. VINCENT-GRENADYNY; 4 zn. i 3 bloki "Pociągi japońskie", 10,50c, 1,50S, bloki 3 x 6S - lokomotywy wszystkich trakcji.
- 1991. . . - SIERRA LEONE; 4 zn. i 3 bloki "Pociągi japońskie", 10,30, 100,300Le, bloki 3 x 400Le - parowozy i elektrowozy.
- 1991. . . - TANZANIA; 4 zn. i blok "Lokomotywy Japonii", 10,35,50,300c, blok 400c, na zn.parowozy, na bl.elektrowóz.
- 1991. . . - TANZANIA; 4 zn. i 3 bloki, 25,75,100,200c, bloki 3 x 400c, na zn.parowozy, na bl.lokomotywy elektryczne i spalinowe.
- 1991. . . - TURKS & CAICOS; 8 zn. i 2 bloki "Pociągi japońskie", 8,10, 45,50,65,80c,1;1,25S, bloki 2 x 2S - różne parowozy.
- ❖ 1992.01.08 - WYSPA MAN; 2 zn. "Tramwaje i koleje", 18p - specjalny pociąg pocztowy, 23p - tramwaj konny.
- ❖ 1992.01.09 - NIEMCY; 1zn. "2000 lat Koblencji", 60Pfg - most kolejowy.

Na bocznym torze

Bez (pół?)miliona ani rusz ...

Od dłuższego czasu zarząd klubu PZF "Kolejnictwo" odnotowuje malejącą frekwencję na organizowanych spotkaniach. Czy tzw. "trudne czasy", które obecnie przeżywamy są tego przyczyną? Cóż, nie kryjmy prawdy. Dla wielu Kolegów sprawę najistotniejszą stanowi aspekt finansowy filatelistycznych zainteresowań.

Policzmy. Założmy, że spotkanie członków naszego klubu wyznaczono w najbardziej centralnym i dogodnie komunikacyjnym miejscu - Warszawie. Aby zameldować się w Stolicy przed 10-tą rano, należy skorzystać z ekspresów, które z różnych miast w kraju odjeżdżają późną nocą lub wczesnym rankiem. Powrót popokudniową porą także ekspresami, jeżeli się nie ma ochoty na kilka przesiadek, zarwanie nocy i powrót do domu w stanie wymiętym po 24 godzinach podróżowania tzw. "normalnymi" pociągami. Bilet 2 klasą ekspresem na odległość 280 km wraz z miejscówką w obie strony kosztuje... 200.000 zł! Wiadomo też, że jeżeli jedzie się już na spotkanie to nie tylko po to żeby porozmawiać, ale i kupić co nieco (największa atrakcja spotkania). Przeciętna, tzw. "lepsza" czysta seria (nowość), to wydatek sędu od 30-tu do nawet 100 tys.zł. Na kasowniki "z obiegu" trzeba liczyć od 2 do 5 tys. za sztukę, a rzeczy starsze ponad 10 tys. za walor, nie wspominając o materiale filatelistycznym z XIX wieku, gdzie za przeciętny "ambulans" należy wyłożyć średnio 20-30 tys.zł. Oczywiście, każdy nie musi kupować wszystkiego, ale przy dużej podaży... Koledzy wiedzą jak to jest. Tak więc przeznaczenie 300.000 zł na "zakupy" nie będzie chyba zbytnią rozrzutnością. Bezwarunkowo zakładamy, że własny prowiant zabierzemy z domu, nie będąc zmuszeni płacić haraczu przedsiębiorstwu WARS i innym dworcowym placówkom, które wychodzą ze słusznego fizjologicznie założenia, że umęczony, spragniony i głodny podróżny zapłaci każdą cenę. W tej materii pierwotny kapitalizm mamy w Polsce od dawna w pierwszorzędnym wydaniu, chociaż logicznie wydawałoby się, że gdzie jak gdzie, ale właśnie na kolei powinna obowiązywać dobra, stara kupiecka zasada - "duży obrót - mały zysk jednostkowy". Wychodzi zatem na to, że pół miliona to tzw. minimum! Rzecz jasna, że Koledzy np. z Łodzi lub Lublina zapłać za podróż o wiele mniej, ale np. z Gdańska (324 km) albo Wrocławia (403 km)... strach liczyć. Jaśnym się staje, że jeżeli kolejarzom cofnięty zostanie przywilej bezpłatnych przejazdów - a stanowią oni lekko licząc 60% stanu osobowego klubu i to tego najbardziej aktywnego - to co wtedy? Ilu z nich przeznaczy 1/4 lub 1/3 pensji lub emerytury za przyjemność bycia na spotkaniu? Mówimy o grupie zawodowej kolejarzy, a przecież pozostałych członków klubu to już (!) dotyczy - wszak nie jeżdżą pociągami za darmo. A oż dopiero mówić o młodzieży!

Piszący te słowa jest być może zbyt dużym pesymistą. Pocieszmy się więc starą, narodową maksymą, że "w Polsce nigdy tak nie było, żeby jakos nie było". Przyjdzie czas - będzie rada. Czy aby na pewno?

KŻ



NAKLAD PRZESŁANO DO LUBLINA W II DEKADZIE CZERWCA 92 R.

Opracowanie redakcyjne i graficzne - Krystian Żurawski, Dział »Nowości«
 - Leszek Wincenciak, współpraca w tłumaczeniu z EMS - Robert Tomański,
 aktualności - Franciszek Sołga. Adres do korespondencji - K. Żurawski, P-34,
 87-140 Chełmża. Wyk.Sp-nia Mieszk. w Chełmży. N.210 egz. * Cena 2400 zł