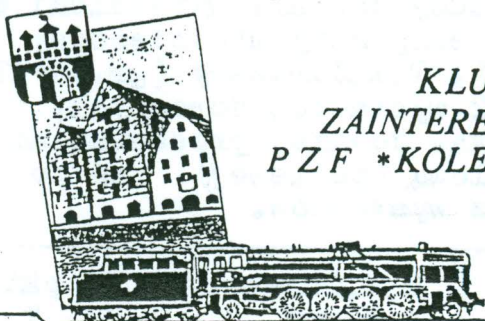


POLSKI ZWIĄZEK FILATELISTÓW
ZARZĄD OKRĘGU W BYDGOSZCZY

Ilustrowany Biuletyn Tematyczny



20

KLUB
ZAINTERESOWAŃ
P Z F *KOLEJNICTWO*

2
czerwiec
1993

ROK
VI

POMORSKO - KUJAWSKA
SEKcja REGIONALNA

• PISMO FILATELISTÓW TEMATYKÓW KOMUNIKACJI SZYNOWEJ •



POLSKA '93

MEDAL DUŻY SREBRNY
TOMASZ i MICHAŁ ŻURAWSKY * Bydgoszcz
»HISTORIA PAROWOZU«



POZNAŃ

MEDAL SREBRNY
PAWEŁ GUTOWSKI * Lublin
»LOKOMOTYWY«

MEDAL SREBRNY
ARTUR MARSY * Wrocław
»KOLEJNICTWO«

7 - 16.V MEDAL POSREBRZANY
1993 KAZIMIERZ ZWOLIŃSKI * Toruń
»ŚWIAT KOLEI SZYNOWEJ«

MEDAL BRĄZOWY
PIOTR WODNIK * Wrocław
»ROZWÓJ I ORGANIZACJA KOLEJNICTWA«

Gratulujemy!



WSZYSCY klubowi Koledzy zostali wyróżnieni medalami! Zaprezentowali 3 eksponaty młodzieżowe; P.Gutowski (gr.do lat 15), T.M.Żurawscy (gr.16-17), A.Marsy (gr.20-21) oraz 2 wystawców dorosłych; K.Zwolińskiego i P.Wodnika. Poniżej przedstawiamy tabelkę z punktacją medalową (po lewej), zaś po prawej punkty uzyskane przez wystawców.

100 - 95 m. duży złoty
94 - 90 m. złoty
89 - 85 m. duży pozł.
84 - 80 m. pozłacany
79 - 75 m. duży sreb.
74 - 70 m. srebrny
69 - 65 m. posrebrz.
64 - 60 m. brązowy
59 - 50 dyplom ucz.

T.M.Żurawscy - 78 pkt.
A.Marsy - 73 "
P.Gutowski - 71 "
K.Zwoliński - 65 "
P.Wodnik - 60 "

6 eksponatów o tematyce kolejowej pokazali wystawcy zagraniczni; 1 młodzieżowy (gr.16-17), 4 w

klasie tematycznej oraz 1 w klasie historii poczty. A oto uzyskane rezultaty;

- ★ Lars - Erik Andersson - Szwecja (eksp.młodz.), "W pociągu" - m. duży srebrny (77 pkt.)
- ★ John O.Griffiths - Wielka Brytania, "Rozwój kolei żelaznej w okresie parowozów", m. duży pozłacany (pkt.85)
- ★ Yannick Delaey - Belgia, "Koleje żelazne", m.pozłacany (pkt.80)
- ★ Luc van Bogaert - Belgia, "Koleje żelazne", m.srebrny (pkt.72)
- ★ Robert Kammerer - Francja, "Koleje żelazne i ich wpływ na rozwój świata", m.srebrny (pkt.74)
- ★ Ludwig Riederer - Austria, "Austria - poczta kolejowa od 1850", m.srebrny (pkt.73) [HP]

O wrażeniach i refleksjach z wystawy napiszemy szerzej w następnym numerze. A jest nad czym myśleć. (KŻ)

ZJAZD WE WRZEŚNIU W WARSZAWIE ...

Kolejna kadencja działalności Klubu Zainteresowań PZF "Kolejnictwo" dobiega końca. Na zjeździe rozliczony zostanie okres za lata 1989-93, wybierzemy nowe władze klubu oraz wytyczymy ramy organizacyjne stowarzyszenia do 1997 roku.

Nie zamierzając zanadto uprzedzać faktów - bo te, mogą się jeszcze zmienić, już teraz możemy zasygnalizować poważne zmiany do jakich zapewne dojdzie na wrześniowym spotkaniu. O części z nich napisaliśmy w poprzednim numerze. Ale to jeszcze nie koniec zmian. Z tego też względu zachęcamy tych wszystkich Kolegów, którym pozwoli na to czas, zdrowie i sytuacja finansowa, aby zdecydowali się przyjechać do Warszawy. Od Waszej woli, aktywności i pomysłów będzie w dużej mierze zależał całokształt działalności, naszego wszak, wspólnego klubu.

Zapraszamy więc serdecznie wszystkich, także najmłodszych członków i tych Kolegów, którzy wstąpili do naszego klubu w ostatnim czasie i jeszcze nie mieli okazji zapoznać się osobiście z innymi Kolegami. Zapraszamy do spotkania się w Warszawie. Zabierzmy też walory filatelistyczne do ewentualnej sprzedaży - wymiany, co uatrakcyjni zjazd.

O dokładnym terminie i miejscu spotkania, zostaną Koledzy poinformowani z odpowiednim wyprzedzeniem, specjalnym zawiadomieniem z Lublina.

ZARZĄD KZ PZF
»KOLEJNICTWO«

NOWA CENA BIULETYNU

Od września ubiegłego roku egzemplarz "IBT" kosztował 2700 zł. Stało się to, co nieuchronnie stać się musiało, biorąc pod uwagę inflację i kilkakrotne podwyżki nośników energii. Nowa kalkulacja ustaliła koszt biuletynu na 4800 zł. Dwustronne odbicie 1 strony formatu A4 wynosi obecnie 1600 zł, co przy 3 arkuszach daje w/w kwotę. Zarząd Spółdzielni Mieszkaniowej w Chełmży i tak proponuje nam konkurencyjną cenę zważywszy, że gdybyśmy wykonywali nasz biuletyn w normalnym punkcie usługowym, to jego cena wynosiłaby aż... 8400 zł! Sądzymy, iż Koledzy są zadowoleni z wysokiej jakości wykonania naszego pisma, niezwykle kontrastowego i "czystego" druku. Mamy nadzieję, że podwyżka, chociaż istotna - będzie przez Kolegów przyjęta ze zrozumieniem.

Ciuchciowy skansen

Trasa bydgoskich kolei dojazdowych



Unikat w skali europejskiej – sieć kolejki wąskotorowej między Koronowem, Nakłem i Białośliwem umiera. Ostatnią deską ratunku może się okazać wspólna pomoc wojewodów piłskiego i bydgoskiego oraz PKP.

Bydgoskie Koleje Dojazdowe zbudowano na przełomie XIX i XX wieku. Do dziś w dobrym stanie zachowało się jeszcze około 150 kilometrów torów. Odcinek między Bydgoszczą a Koronowem pochopnie rozebrano ponad 20 lat temu. Prawdopodobnie jest to najdłuższa istniejąca sieć kolejki wąskotorowej w Europie. W ostatnich latach zamari tu zupełnie ruch osobowy i tylko sporadycznie kursują pociągi towarowe. Kolejka stała się

dla PKP kosztownym balastem. Na likwidację tego obciążenia naciska nawet pertraktujący z koleją Bank Światowy. Jedynym ratunkiem dla Bydgoskich Kolei Dojazdowych pozostaje znalezienie innego źródła finansowania.

We wtorek, po raz pierwszy w tej sprawie, spotkali się wojewodowie bydgoski i piłski oraz dyrektor Północnej DOKP.

– Unikatowa kolejka wąskotorowa może być uratowana – oświadczył „Gazecie” dyrektor

bydgoskiego wydziału komunikacji UW. – Jest wiele sposobów na ożywienie linii; myślimy przede wszystkim o intensywnej jurystyce, przewozach osobowych i towarowych. Odrodzona kolejka powinna być czymś w rodzaju żywego skansenu. Konkretnie decyzje zapadną w ciągu trzech miesięcy.

Cały wysiłek wojewodów skupi się na ratowaniu istniejącej sieci. Nierealne jest natomiast reaktywowanie wspomnianego przez bydgoszczan z leżką w oku odcinka Bydgoszcz-Koronowo. Koszt odbudowy rozebranej linii byłby zbyt wysoki.

Bogusław KUNACH

Przypomnijmy! Za 2 lata, w roku 1995 Bydgoskie i Wyrzyskie Koleje Powiatowe obchodzić będą 100-lecie swego istnienia, jeśli rzecz jasna – dotrważą do tego czasu. Jak dowiadujemy się z artykułu zamiesz-

ANDRZEJ
GARCZYK

HISTORIA PIERWSZEJ CAŁOSTKI Z MOTYWEM KOLEJOWYM Cz.2

Katalog Michla klasyfikuje belgijską kartę pocztową nr 1 następująco;

P.1 - data emisji; 1 styczeń 1871 r.,
wymiary; 140 - 144 x 81 - 84 mm,
barwa kartonu; piaskowa (sämisch),
barwa druku; oliwkowo-brązowa (olivbraun),
szaro-brązowa (graubraun),
ciemnobrązowa (schwarzbraun),
wycena (1992); czysta - 40 DM, z obiegu - 8 DM.

P.2 - data emisji; 1 styczeń 1872 r.,
karta P.1 z obciętymi bocznymi napisami,
wycena (1992); czysta - 20 DM, z obiegu - 4 DM.



fot.1



fot.2

P.3 - data emisji; 1 styczeń 1872 r.,
karta P.2 wykonana z nowej matrycy,
wymiary; 110 - 115 x 81 - 84 mm,
wycena (1992); czysta - 20 DM, z obiegu - 4 DM.

O ile z identyfikacją karty P.1 nie ma żadnych problemów, o tyle bezbłędne odróżnienie wersji P.2 od P.3 jest sprawą skomplikowaną. Powodem tego stanu rzeczy jest fakt, że drukowano je równolegle w rozmaitych odcieniach brązu na zróżnicowanym kartonie, zarówno pod względem grubości i barwy. Dlatego próby identyfikacji wzmiankowanych kart o w/w kryteria są skazane na niepowodzenie. Materiał porównawczy pozwala natomiast do sformułowania następujących spostrzeżeń;

- bardzo rzadko można spotkać kartę P.1 na jasno-piaskowym kartonie i druku oliwkowo-brunatnym,
- przy karcie P.3 najczęściej spotykaną barwą kartonu jest żółto-piaskowa i druk zbliżony do koloru ozerwono-brunatnego,
- cechą w miarę stałą i wyróżniającą kartę P.3, może być bardziej gładki i błyszczący karton.

Istnieje wszakże prosty sposób, który pozwala ze stuprocentową pewnością zidentyfikować karty P.2 i P.3 pod warunkiem, że badane egzemplarze zostały niestarannie przycięte (P.2) lub rozcięte z arkusza drukarskiego (P.3).

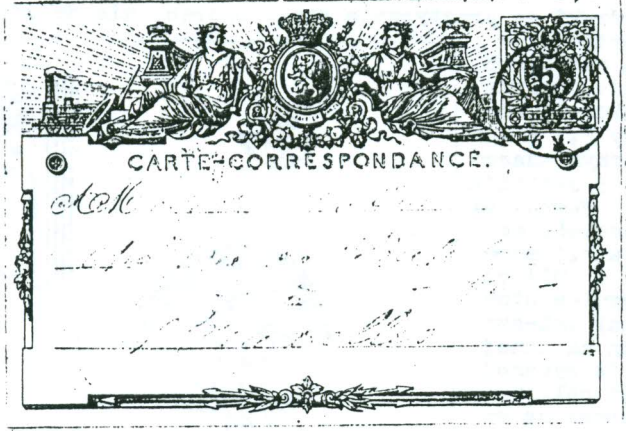
Na fot.1 (strzałka "a") widzimy, iż wskutek przesunięcia, na lewym marginesie całostki pozostał "ślad" po dawnym napisie. Jasne więc, że mamy do czynienia z kartą P.2 czyli przyciętą P.1.

Fot.2 przedstawia kartę z "podwójną" linią z prawej strony. Ta druga linia to nic innego, jak boczna lewa ramka sąsiedniej całostki. Bez wątpienia więc, jest to karta P.3.

Najczęściej jednak mamy do czynienia z typem karty przedstawionej na fot.3. Jeżeli badanie stempla nie potwierdzi, że całostka była w użyciu przed 1 stycznia 1872 roku, pozostaje nam dokładne przyjrzenie się kartonowi. Wszakże należy przestrzec, że prawidłowe odróżnienie barwy jasno-piaskowej od żółto-piaskowej oraz ocena gładkości kartonu są stosunkowo trudne, zwłaszcza dla tego, kto wcześniej nie zetknął się z materiałem porównawczym. Ponieważ jednak katalog Michla wycenia obie karty - P.2 i P.3 jednakowo, problem identyfikacji dla przeciętnego nabywcy nie będzie aż tak istotny. Z drugiej strony, takie potraktowanie odmiany P.2 musi cokolwiek dziwić zważywszy, że jest to w istocie karta P.1, a więc wydana wcześniej



2



fot.3

od P.3 i wykonana z innej matrycy (!). Widocznie klasyfikujący uznali, że kartę P.2 należy potraktować jako "uszkodzoną", rozumiejąc przez to określenie obcięcie marginesów. Jakby jednak nie patrzeć, kartę P.2 można w pewnych okolicznościach bezbłędnie odróżnić od P.3, co potwierdzają zamieszczone ilustracje.

Tak więc klasyfikacja belgijskiej karty wg Michla jest nader dyskusyjna. Warto tu nadmienić, że starsze katalogi, z przełomu XIX i XX wieku w sposób bardziej logiczny podchodziły do numeracji całostki. I tak np. "Ilustrowany Podręcznik Kart Pocztowych" Louisa Senfa z 1890 r. oraz "Ilustrowany Katalog Całostek" Gebrüdera Senfa z lat 1903/4, przyjęły następujące interpretacje;

1890 I.S.	1903/4 G.S.	rodzaj karty
nr 1	nr 1a	karta z bocznymi napisami (1.1.1871)
nr 1a	nr 1b	karta z obciętymi napisami (1.1.1871)
nr 2	nr 2	karta z nowej matrycy (1.1.1872)

Logicznie rzecz biorąc, karta z obciętymi napisami powinna być wyżej wyce-

niona od karty z nowej matrycy. Przynajmniej dla zbieracza całostek ma ona wyższą wartość.

Najczęściej spotykanymi usterkami druku (głównie na P.1) są prze-rywane linie adresowe, brak kropek i przecinków w tekście w jęz.francus-
kim, niedokładne odbicia fragmentów liter w słowie "BELGIQS" ("P" zamiast
"E", "O" zamiast "Q", itp.).

Interesującą acz "tajemniczą" sprawą są nowodruki kart P.1 i P.3. Tajemniczą dlatego, iż do tej pory nieokreślono ani ich dokładnej daty emisji, ani nakładu i powodu dla którego je wydano. Przypuszcza się, że wzmiankowane nowodruki pochodzą z końca XIX lub początków XX wieku, naj-
później do 1925 roku. Wszystkie wykonano w barwie brązowej na grubym kar-
tonie, błyszczącym lub matowym. Od oryginalnych wydań różnią się brakiem
króciutkiej kreski pomiędzy drugą a trzecią linią adresową (patrz fot.1,
strzałka "b") oraz (tylko jeden typ), większymi wymiarami. Oto ich klasy-
fikacja wg Michla;

ND - P.1	typ A	140 x 81 mm	czysta -	75 DM
	typ B	188 x 165 mm	-	375 DM
ND - P.3	typ A	110 x 81 mm	czysta -	75 DM
	typ B	188 x 162 mm	-	375 DM

Nowodruki są praktycznie rzecz biorąc, nie do zdobycia, co może świadczyć
o bardzo nis-
kich nakładach. Równie ogromną
rzadkością są
karty P.1 z do-
klejonym znacz-
kiem 5 centimów.

Warto też
wspomnieć, że
karta P.1 zos-
tała w 1971 r.
(rocznica stu-
lecia) umiesz-
czona na innej
karcie wydanej
przez Belgię.
"Znaczek na z-
naczk" to ko-
mbinacja znana,
natomiast "kar-
ta na karcie"
należy z pewno-
ścią do rzadko-
ści (patrz obok).



- 1/ Louis Senf, Illustriertes Postkarten Handbuch, Leipzig 1890.
- 2/ Theodor Haas, Handbuch sämtlicher Postkarten, Kartenbriefe, Postanweisungen und Paket-Begleitadressen, Leipzig 1891.
- 3/ Gebrüder Senfs, Illustrierter Postwertzeichen Katalog, 1902/3, Ganzsachenteil, Leipzig 1903.
- 4/ G.Senfs, op.cit., Leipzig 1911.
- 5/ T.Haas, Lehrbuch der Briefmarkenkunde, Teil I; Theoretischer Teil - Die Ganzsachen, Leipzig 1905.
- 6/ Dr S.Ascher, Grosser Ganzsachen Katalog 1924, Teil I, Borna (Bez.Leipzig), Druck von Robert Noske 1924.
- 7/ W.Beckhaus, Dr Krause und Prof.Dr MaaSS, Weltganzsachen Katalog, 1938, Leipzig.
- 8/ Michel Ganzsachen Katalog Europa West 1992.

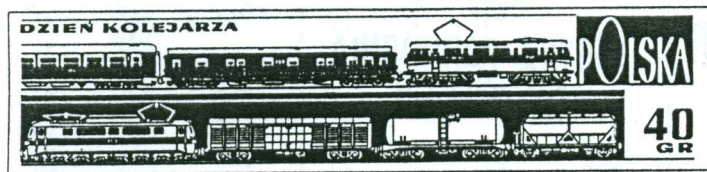
ARTUR MARSY

TABOR SZLAKÓW PKP (2)

3. LOKOMOTYWA ELEKTRYCZNA EU 06.

Postępująca elektryfikacja sieci kolejowej wzmogła zapotrzebowanie na lokomotywy elektryczne dla ruchu pasażerskiego, dlatego też w 1960 r. PKP zawarły umowę z przemysłem angielskim na dostawę 20 elektrowozów wraz z pełną dokumentacją techniczną, która umożliwiłaby późniejszą produkcję tych pojazdów w Polsce. W latach 1961-62 zamówione lokomotywy zostały dostarczone z Anglii i skierowane do lokomotywowni Kraków Prokocim. Służbę swą rozpoczęły od prowadzenia pociągów pasażerskich na liniach Kraków - Warszawa, Kraków - Wrocław oraz Kraków - Przemyśl. Aktualnie w MD Kraków Prokocim stacjonuje 16 lokomotyw serii EU 06, pozostałe zostały skasowane w wyniku wypadków.

W roku 1967 z okazji Dnia Kolejarza wydana została karta pocztowa (Cp 342) przedstawiająca pociąg pasażerski prowadzony przez lokomotywę EU 06 - 05.



4. LOKOMOTYWA ELEKTRYCZNA EU 07.

Na podstawie angielskiej licencji zakupionej wraz z serią EU 06 wrocławski PAFAWAG rozpoczął produkcję lokomotyw EU 07, które w zasadzie nie różniły się od swego pierwowzoru. Ogółem w latach 1964-74 PAFAWAG wyprodukował 240 elektrowozów tej serii (n-ry 001-240), co w pełni zaspokoiło potrzeby PKP. Mimo swojego uniwersalnego przeznaczenia - EU 07 mogły prowadzić pociągi pasażerskie z prędkością do 125 km/h, a towarowe z prędkością do 70 km/h - lokomotywy te obsługiwały prawie wyłącznie ruch pasażerski. Brakowało natomiast taboru do prowadzenia pociągów ekspresowych, dlatego PAFAWAG rozpoczął produkcję lokomotyw serii EP 08 dostosowanych do prędkości 140 km/h. Były one oparte na serii EU 07, zmieniono jedynie stosunek przekładni. Z 14 pojazdów wyprodukowanych w latach 1972-76 tylko dziesięć pomyślnie przeszło próby, zaś pozostałe cztery zostały przemianowane na EU 07 (n-ry 241-244).

Na początku lat 80-tych PKP ponownie zaczęły odczuwać brak pasażerskich lokomotyw elektrycznych. PAFAWAG jednak produkował lokomotywy towarowe serii ET 22. Wobec tego dalszej produkcji serii EU 07 podjęty się Zakłady H. Cegielskiego w Poznaniu, które zmieniły trochę wygląd pudła lokomotywy, ale jej wyposażenie i parametry pozostały bez zmian. [cd w następnym numerze]

KATALOG

Michel

znaczków z motywem

kolejowym

11 do roku 1984

ADEN

1949 - 33 . ()

**ADEN KATHIRI
STATE OF SEIYUN**

1949 - 16 . ()

ADEN QU'AITI

STATE IN HADRAMAUT

1949 - 16 : ()

1967 - 99 : ()

AFAR & ISSA

1973 - 75 : ()

1977 - 170 : ()

AFRYKA POŁUD.

SÜDAFRIKA

1960 - 272 P ()

1973 - 415 . ()

1978 - 539 P ()

1978 - 540/41 S=2 ()

1983 - 630/33 S=4 ()

1984 - 653 . ()

AFRYKA PŁD.-ZACH.

SÜDWESTAFRIKA

1936 - 180/81 S=2 ()

1984 - 550 . ()

Dienstmarken

1938 - 33/34 S=2 ()

1945 - 39 . ()

40 . ()

1951 - 49 . ()

50 . ()

AFRYKA RÓWNIKOWA

FRANZÖSISCH

AQUATORIAL AFRIKA

1936 - 11 . ()

12 . ()

13 . ()

14 . ()

15 . ()

16 . ()

17 . ()

18 . ()

1937 - 27 . ()

28 . ()

29 . ()

30 . ()

31 . ()

1940 - 102 . ()

103 . ()

104 . ()

105 . ()

1940 - 111 P ()

1940 - 112 P ()

1941 - 178 . ()

179 . ()

180 . ()

181 . ()

AFRYKA ZACHODNIA

FRANZÖSISCH
WESTAFRIKA

1947 - 50 . ()

1947 - 54 . ()

1956 - 76 . ()

1958 - 86 P ()

AJMAN

ADSCHMAN

1970 - 577 . ()

1971 - 1197/02 S=6 ()

1972 - 1850/55 S=6 ()

1972 - 1856 P ()

= Blok P ()

AJMAN MANAMA

ADSCHMAN MANAMA

1972 - 919/26 S=8 ()

1972 - 927 P ()

= Blok P ()

1972 - 928 P ()

= Blok P ()

ALGERIA

ALGERIEN

1930 - 88 . ()

1951 - 298 P ()

1957 - 364 P ()

1970 - 541 . ()

ANGOLA

1955 - 392/99 S=8 ()

1965 - 521 . ()

523 . ()

1970 - 578 . ()

= Blok . ()

1974 - 606 P ()

1976 - 611 P ()

1977 - 618 . ()

1980 - 627 . ()

ANTARKTYKA FRANC.

FRANZÖSISCHE GEBI-

ETE IN DER ANTARKTIS

1984 - 191 P ()

ANTIGUA

1949 - 94 . ()

1974 - 325 . ()

329 . ()

1975 - 357 . ()

1979 - 532 . ()

1979 - 541 . ()

1981 - 607/10 S=4 ()

1981 - 611 P ()

= Blok P ()

ANTYLE HOLENDER.

NIEDERLÄNDISCHE
ANTILLEN

1972 - 245 P ()

ARABIA SAUDYJSKA

SAUDI - ARABIEN

1952 - 44/48 S=5 ()

1961 - 121/23 S=3 ()

= Blok P ()

1977 - 624 P ()

ARGENTYNA

ARGENTINIEN

1921 - 248/51 S=4 ()

1921 - 262 P ()

1921 - 263 P ()

1922 - 266 P ()

1947 - 539 P ()

1948 - 557 P ()

= Blok P ()

1949 - 565 P ()

nowości

- 1990.11.08 - HONGKONG; 1 zn. "Boże Narodzenie", 1,40S - wieża zegarowa stacji Kowloon.
- 1991.10.14 - SIERRA LEONE; 1 zn. "Most na rzece Kwai", 80Le - most, na pierwszym planie aktor William Holdey.
- 1991. . . - INDIE; 1 zn. 200 - Dworzec Główny w Bombaju.
- 1992.07.15 - HONGKONG; 1 zn. "kolekcja znaczków", 2,30S - znaczek na znaczku, parowóz.
- 1992.09.01 - RUMUNIA; 2 zn. z serii /6/ "EXPO'92 w Seville", 7 i 25L - mosty kolejowe.
- 1992.09.18 - WIELKA BRYTANIA - WYSPA MAN; 1 blok "SWF GENOVA'92", 1L - prom kolejowy Dover - Dunklerka.
- 1992.11.05 - TAJWAN; 2 zn. "Pociągi górskie", 5 i 15dol - lokomotywy: parowa i spalinowa.
- 1992. . . - KAZACHSTAN; 1 zn. 1.00 - widok z parowozu.
- 1992. . . - JUGOSŁAWIA; 6 zn. w arkusiku i zeszytiku "Parowozy", 6 x 1000 - parowozy normalnotorowe i wąskotorowe.
- 1992. . . - S.TOMÉ E PRINCIPE; 5 zn. "Parowozy", 75,100,125,200,500Db.
- 1992. . . - S.TOMÉ E PRINCIPE; 2 bloki "Koleje", 2 x 1000Db - tramwaj konny, parowóz, maszynista i palacz.
- 1992. . . - CHINY; 2 zn. "Koleje", 500 i 1500 - lokomotywy: parowa i spalinowa.
- 1992. . . - DOMINICA; 4 zn. i blok "Modele kolejowe" - 15,25c,1,5S, bl. 6S - modele lokomotyw i elektryczny wagon silnikowy.
- 1992. . . - GRENADA; 4 zn. i blok "Modele kolejowe" - 10,75c,2,4S,bl. 6S - modele lokomotyw i wagon osobowy.
- 1992. . . - GRENADA - GRENADYNY; 4 zn. i blok "Modele kolejowe" - 15, 75c,1,5S,bl. 6S - modele lokomotyw.
- 1992. . . - GUJANA; 1 blok "Modele kolejowe" - 350S - model parowozu.
- 1992. . . - GUJANA; 9 zn. w arkusiku "Modele kolejowe" - 9 x 45S - modele lokomotyw i tramwajów.
- 1992. . . - SIERRA LEONE; 2 arkusiki po 9 zn. "Modele kolejowe" - 18 x 170Le - modele lokomotyw, wagonu i przejazdu kolejowego.
- 1992. . . - SIERRA LEONE; 2 bloki "Modele kolejowe" 2 x 1000Le - modele lokomotyw, wagonu tramwajowego, budynek dworca, tor, przejazd kol.
- 1992. . . - TANZANIA; 4 zn. i blok "Modele kolejowe" - 10,70,100,200/- bl. 500/- - modele lokomotyw, ręczna drezyna.
- 1992. . . - TANZANIA; nadruk "40r. koronacji Królowej Elżbiety II" na zn. Mi Nr 759 /100/-/.
- 1992. . . - GWINEA; 1 zn. i 2 bloki "Eurotunel pod Kanałem La Manche" 400F, bloki 400 i 750F - tunel, pociąg, dawne i nowe maszyny do budowy tunelu.
- 1992. . . - HONDURAS; 1 zn. "100 lat miasta Progreso" - 1,55L - most, wieża zegarowa i m.in. spalinowy pociąg towarowy.
- 1992. . . - KRLD; 2 zn. z serii /6/ "Miejskie środki transportu" - 50, 60 - tramwaje /znaczki wydane również w arkusiku/.
- 1992. . . - MAROKO; 1 zn. - 3,40 - mapa Afryki, różne środki transportu m.in. pociąg spalinowy.
- 1992. . . - MONGOLIA; 1 zn. "Wystawa Filatelistyczna w Ulan Bator 1991r." - 1,20 - znaczek na znaczku, środki transportu poczty m.in. pociąg elektryczny.
- 1993.01.22 - AUSTRIA; 1 zn. w serii (3), 7 Sz., gmach opery z fragmentem ulicy z torami tramwajowymi.
- 1993. . . - AUSTRALIA; seria - 2 zn. (parka), na każdym znaczku połowa mostu kolejowego, 2 x 45 c.

„DODRUKOFILIA ?”

Otrzymałiśmy list od p. Alfreda Sojki z Katowic, w którym czytamy m.in.;

" (...) Pozwalam sobie zwrócić uwagę na nowy, rozwijający się kierunek zbieractwa filatelistycznego a mianowicie, na ilustrowane całostki pocztowe. W katalogu "Michel, Bildpostkarten und Motivganzsachen" ujęto prawie 300 takich pozycji z ilustracjami różnych obiektów i urządzeń kolejowych. Cóż za bogactwo tematów! Wydaje się, że sprawa "prywatnych" dodruków na wydawnictwach pocztowych, niewątpliwie dojrzeje pewnego dnia do zajęcia oficjalnego stanowiska przez najwyższe władze filatelistyczne i już dziś wolę to mieć na uwadze. (...)"

Dodajmy, że Eisenbahn-Motiv-Sammler, (o którym pisaliśmy w poprzednim numerze), zamieszcza na bieżąco wszelkie dodruki na całostkach pocztowych wraz z ich dokładnym opisem. Na łamach EMS znalazły się więc także wszystkie całostki z dodrukami, wyemitowanymi przez KZ "Kolejnictwo" i Pomorsko-Kujawską Sekcję Regionalną. Tak więc nasze dodruki są już znane wśród zbieraczy kolejnictwa na całym świecie, w każdym bądź razie wszędzie tam, dokąd dociera EMS.

List p. A. Sojki wraz z redakcyjnym komentarzem należy potraktować jako sygnał świadczący o tym, iż filatelistyczny status tzw. dodruków może ulec w niedalekiej (?) przyszłości pewnym istotnym zmianom, co podajemy ku uwadze wszystkim Kolegom.

15 lutego 1993 roku w wieku 90 lat zmarł w Bytomiu

mgr inż. JERZY ZADUROWICZ.

Przypomnijmy. Wielką pasją p. Jerzego Zadurówicza, pracownika PKP, była filatelistyka. Jego przebogate zbiory, wśród których poczesne miejsce zajmowała historia kolei, były prezentowane na wielu krajowych i zagranicznych wystawach. Po utworzeniu czasopisma "Filatelisty tematyka" - "mut." B, wszedł w skład zespołu redakcyjnego i nadzorował publikacje z tematyki kolejowej. Do tej pory, Jego opracowanie pt. "Narodziny kolejnictwa" (3/B, 10/77) można polecić wszystkim początkującym filatelistom.

Cześć Jego Pamięci!