

POLSKI ZWIĄZEK FILATELISTÓW
ZARZĄD OKRĘGU W BYDGOSZCZY

Ilustrowany Biuletyn Tematyczny



KLUB
ZAINTERESOWAŃ
P Z F *KOLEJNICTWO*

22

4
grudzień
1993

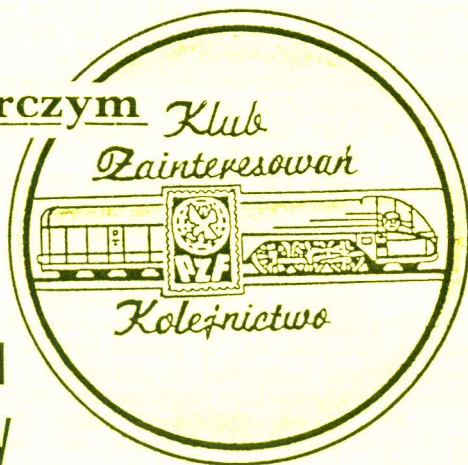
ROK
VI

POMORSKO - KUJAWSKA
SEKCJA REGIONALNA

• PISMO FILATELISTÓW TEMATYKÓW KOMUNIKACJI SZYNOWEJ •

Po zjeździe sprawozdawczo – wyborczym Klub

- ★ zmieniony zarząd
- ★ jest nas 129
- ★ siedziba klubu
przeniesiona do Bydgoszczy



- ★ czy będzie klubowy znaczek ?
- ★ biuletyn na kolorowo !
- ★ spotkania 2 razy w roku ...

 o relacji ze zjazdu, czytaj str. 3–5



REMINISCENCJE · [2]



Nasze eksponaty od zagranicznych różniły się przede wszystkim brakiem starszych całości z obiegu pocztowego. I dotyczyło to w zasadzie wszystkich rodzajów; listów, całostek, formularzy, itp. Nasytlenie eksponatu wystawcy zagranicznego takimi walorami, rzucało się wprost w oczy. Potwierdza to regułę, że im wyższa rangą wystawa, tym pożądaný większy udział klasycznego materiału. Nie da się ukryć, że zdobywanie w naszych rodzimych warunkach tzw. lepszych całości z odpowiednią "pacyną" czasu, wymaga sporo wysiłku i zapobiegliwości. Kolegom, którzy poszukują takiego materiału trzeba wyraźnie powiedzieć, że nie kupi się go w zwykłym sklepie filatelistycznym, ani nawet na lokalnych spotkaniach "wy-miennych". Jest to kwestia - głównie, własnych kontaktów i znajomości z innymi zbieraczami lub częste odwiedzanie większych giełd, jak chociażby tej w Warszawie albo uruchomienie podczas trwania wystawy w Poznaniu.

"Klient - nas z Pan!", to jakże znana dewiza, która nasuwała się na myśl, obserwując gorączkę zakupów na poznańskiej giełdzie. Wielu kupców i oferentów materiału filatelistycznego, nie tylko sprzedawało to co miało przed sobą na stoliku, ale także przyjmowało zamówienia na konkretne walory, które można było otrzymać przesyłką w uzgodnionym terminie. Niedowierzenie potęgowało się, kiedy niektórzy kupcy (Polonia) przybyli zza oceanu, przyjmowali zamówienia nie tylko na znaczki ale także... całości z obiegu pocztowego! Można było sobie nawet zażyczyć "parkę", "trójkę" lub "pasek" znaczków na liście z określonego przedziału czasowego wraz z typem stempla. Okazuje się więc, że na prawdziwym rynku filatelistycznym (którego u nas jeszcze chyba długo nie będzie), można w zasadzie kupić wszystko, rzecz jasna za określoną cenę.

Gwoli zaspokojenia ciekawości, podaję "poznańskie" notowania niektórych klasycznych całości i walorów z tematyki kolejowej;

- list USA ze znaczkami z 1901 roku (ekspres "Empire State") - 400.000 zł,
- list USA z pierwszym znaczkami kolejowym (1869) - 600.000 zł,
- list z Nowego Brunzswiku z pierwszym znaczkami kolejowym na świecie (1860), w zależności od ilości znaczków - od 1.000.000 wzwyż,
- list z Peru z pierwszym znaczkami okolicznościowym z okazji otwarcia linii kolejowej Lima-Callao-Chorrillos (1871), też zależnie od ilości i układu znaczków - od 2.000.000 wzwyż.

Polską kopertę ze stemplem "Pociąg-wystawa" z 1935 roku można było kupić za 100.000 zł, a przedwojenne karty pocztowe z kolejowymi napisami propagandowymi (czyste) w cenie 50 - 70 tys. zł. Stosunkowo wysoko notowano niemieckie stemple ambulansowe tzw. "zugi" - 40 - 50 tys zł za sztukę.

Nie da się ukryć, że część Kolegów odchodziła sprzed ekranów w minorowych nastrojach. Bynajmniej nie do rzadkości należały pełne gorzkości stwierdzenia;

"- Jestem załamany! Dotąd myślałem, że to co posiadam mogę wystawić bez większych kompleksów. Teraz widzę, że nie mam prawie nic...".

Rozmowę kończyło pełne niedowierzania pytanie; "- skąd oni to wzięli?"

Na pocieszenie powiedzmy, że nie każdy może i musi zdobywać złote medale na wystawach światowych. Jest jeszcze wiele innych, które z pewnością zaspokoją ambicje i usatysfakcjonują każdego wedle możliwości. I w ten sposób, proszę Kolegów, należy to postrześć. Optymistycznie. Zwycięzcy powinni zawsze nasze hobby - filatelistyka, a ta jest tylko jedna.

Tym Kolegom, którzy z różnych względów nie mogli zwiedzić ŚWF w Poznaniu, mam nadzieję, że obie części "Reminiscencji" przybliżą chociaż w zarysie część zagadnień, które dotyczą naszej tematyki i dadzą asumpt do własnych przemyśleń.

III KADENCJA 1993 - 1997

- rozpoczęta !

25 września o godz. 11.00 w sali konferencyjnej w podziemiu dworca Warszawa Centralna, rozpoczęło się III ogólnopolskie spotkanie sprawozdawcze - wyborcze członków Klubu Zainteresowań PZF "Kolejnictwo". Przybyło 22 Kolegów, co daje frekwencję w granicach 20% stanu osobowego. Po przywitaniu i zagajeniu, szczegółowe sprawozdanie z działalności klubu za lata 1989 - 93, wygłosił przewodniczący - Janusz Koput (patrz, niżej). Przedtem, minutą ciszy uczczono pamięć zmarłych Kolegów.

Po sprawozdaniu wstępującego zarządu, zjazd wyraził akceptację dla działalności klubu za okres II kadencji. Kolejnym punktem programu był wybór nowych władz klubu na lata 1993 - 97. Dla wielu Kolegów dużym zaskoczeniem była rezygnacja z funkcji dotychczasowego przewodniczącego - Kol. Janusza Koputa. Piszemy o tym szerzej na str. 4. Z żalem, a jednocześnie ze zrozumieniem i szacunkiem dla osoby Pana Janusza przyjęto to oświadczenie. Przystąpiono do podawania kandydatur do nowego zarządu. Zgłoszono sześciu Kolegów, których zjazd wybrał jednomyślnie. Pełny skład zarządu podajemy na str. 5. W imieniu nowych władz klubu głos zabrak Krystian Żurawski, dziękując za okazane zaufanie i poparcie.

W swoim wystąpieniu skoncentrował się przede wszystkim na fakcie, że wybór nowego przewodniczącego pociągnie za sobą zmianę siedziby klubu, która zostanie przeniesiona z Lublina do Bydgoszczy. Według wstępnych ustaleń ma to nastąpić z dniem 1 stycznia 1994 roku. Szerzej o zmianach organizacyjnych, które nastąpią w działalności klubu, poinformujemy w marcowym biuletynie.

W dyskusji, która zwyczajowo zakończyła część oficjalną Koledzy zdecydowali, aby spotykać się dwukrotnie w ciągu roku (raz tradycyjnie we wrześniu w Stolicy i poraz drugi "gdzieś" w Polsce przy okazji jakiejś imprezy). Otrzymała ponownie sprawą klubowego znaczką. Kol. Z. Barucha z Kielc zobowiązał się przeprowadzić stosowny "rekonesans" w kwestii wykonawczo - finansowej. Z uznaniem przyjęto też pomysł dotyczący szaty graficznej "IBT". Od nowego roku, każdy z 4-ech biuletynów będzie wydawany na innej barwie papieru, co tanim kosztem podniesie znacznie estetykę klubowego periodyku.

Spotkanie zakończono tradycyjnie mini giełdą walorów filatelistycznych o tematyce kolejowej.

2 ŁYKI KLUBOWEJ STATYSTYKI

W ciągu 4 lat ubyło 44 członków, z tego; 6 zmarło, 4 zmieniło adres nie podając nowego, 7 zrezygnowało z uwagi na trudności finansowe, 27 skreślono z braku odpowiedzi na monity. Jest nas 129, w tym 2 panie.

Z inicjatywy klubowych Kolegów; stosowano 5 stempli tematycznych, 1 ambulatory oraz wykonano 9 okolicznościowych dodruków.

Zorganizowano 2 wystawy; "Kolejnictwo '91" w Bydgoszczy oraz "Oława '92". Na forum ogólnopolskim spotykano się 6-krotnie; 2 razy w Warszawie oraz w Lublinie, Radomiu, Bydgoszczy i Tarnowskich Górach.

Wydano 16 kolejnych numerów "IBT", 2 "Wykazy..." polskich znaków pocztowych z kolejnictwa za lata 1989-91 oraz II wydanie "Vademecum filatelisty - kolejnictwo".

Opracowano i przekazano; Ministerstwu Łączności, ZG PZF, DG PKP oraz redakcji Tygodnika Kolejarza "Nowe Sygnały" specjalny projekt znaków pocztowych, celem upamiętnienia 150-lecia Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w 1995 roku. Projekt w toku rozpatrywania.

Dziękujemy, Panie Januszu...



Janusz Koput, rocznik - 1933, miejsce zamieszkania - Lublin, miejsce pracy (byłe, emerytura) - Rejon Przewozów Kolejowych, mgr ekonomista.

Inicjator i założyciel Klubu Zainteresowań PZF "Kolejnictwo", od 1985 do 1993 roku - przewodniczący, autor katalogu polskich znaków pocztowych o tematyce kolejowej do 1985 roku, organizator wielu spotkań, wystaw i konkursów, wystawca kilku eksponatów o tematyce kolejowej uhonorowanych medalami z najbardziej cennego kruszcu. Dziękuję Panu Januszowi, Koledzy mogli regularnie otrzymywać coroczne "Wykazy..." oraz walory filatelistyczne. To Pan Janusz zaprowadził rejestr zbiorów o tematyce kolejowej oraz opracował kartoteki kół PZF przy ważniejszych jednostkach PKP.

Zasługą Pana Janusza jest również kronika naszego klubu, prowadzona starannie, na bieżąco, bogato ilustrowana fotografiami i dokumentami. To tylko najważniejsze dokonania, bowiem tych innych, mniej spektakularnych, trudno byłoby zliczyć.

Kłopoty ze zdrowiem i brak wsparcia ze strony klubowych Kolegów w Lublinie, przyczyniły się do podjęcia trudnej decyzji o rezygnacji z funkcji przewodniczącego. Dziękując wszystkim za dotychczasową współpracę przyrzekam jednak, iż nadal w miarę sił i możliwości będzie służył nam swoją osobą, m.in. przy wynajmowaniu lokali PKP na spotkania, pomoże przy drukowaniu klubowych wydawnictw i w innych sprawach, jeżeli tylko będzie to możliwe.

Za wszystko Panie Januszu, jeszcze raz serdecznie dziękujemy!



WYSTAWIENICTWO · 89/93

55 medali! 23 wystawców

Wystawa Medal	Światowa WF	Międzynarodowa WF	Ogólnopolska WF	Krajowa WF	Okręgowa WF	Pokaz WF
Duży złoty	—	—	1	—	—	x
Złoty	—	1	—	1	2	x
Duży pozłacany	—	1	3	—	3	x
Pozłacany	—	2	3	4	2	x
Duży srebrny	2	1	2	1	2	x
Srebrny	4	—	—	8	3	x
Posrebrzany	2	—	2	—	—	x
Brązowy	1	1	—	1	2	x
OGÓŁEM	9	6	11	15	14	23

POZNAJMY SIĘ...



Krystian Żurawski PRZEWODNICZĄCY 41 lat,

zam. w Chełmży (O/PZF Bydgoszcz), mgr inż. nauk rolniczych, absolwent III Studium Filatelistyki PZF.

Zainteresowania pozafilatelistyczne; kolejnictwo, literatura SF Stanisława Lema, szachy.



Artur Marsy V-CE PRZEWODNICZĄCY

21 lat, zam. we Wrocławiu, student Politechniki Wrocławskiej - Wydz.

Informatyki i Zarządzania ze specjalnością inżynierii programowania, absolwent III Studium Filatelistyki PZF. Zainteresowania pozafilatelistyczne; informatyka, kolejnictwo, turystyka górską.



Kazimierz Zwoliński V-CE PRZEWODNICZĄCY 64 lata,

zam. w Toruniu, mechanik maszyn szyjących,

aktywny i zaangażowany wystawca eksponatów o tematyce kolejowej.

Zainteresowania pozafilatelistyczne; działka.



Jerzy Fabisiak SEKRETARZ 40 lat,

zam. w Warszawie, ekonomista.

Zainteresowania pozafilatelistyczne; sport wyczynowy - biegi długodystansowe, zwłaszcza maraton.



Zdzisław Barucha CZŁONEK zarządu 46 lat,

zam. w Kielcach, technik BHP, absolwent III Studium Filatelistyki PZF. Jedyne hobby - filatelistyka,

zwłaszcza znaki polecenia, perforacje znaczkowe, także numizmatyka.

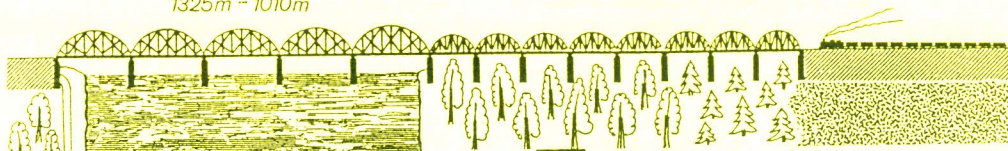


Franciszek Sołga CZŁONEK zarządu

55 lat, zam. w Tarnowskich Górach (O/PZF Katowice), elektryk,

czynny wystawca eksponatów nie tylko o tematyce kolejowej. Zainteresowania pozafilatelistyczne; działka, dom.

1893 * 1993
1325m - 1010m



100 lat mostu
kolejowo ~ drogowego
przez Wisłę
w Fordonie pod Bydgoszczą

Fordoński most, w chwili oddania do normalnej eksploatacji - a nastąpiło to dokładnie 1 listopada 1893 roku - był drugim, co do wielkości w Europie!

1 listopada 1885 roku został otwarty odcinek kolejowy Bydgoszcz - Fordon. Dopiero po ośmiu latach, 1 listopada 1893 r. nastąpiło wydłużenie tej linii przez Unisław do Chełmży, co umożliwiło połączenie Bydgoszczy z bogatą i urodzajną ziemią chełmińską.

Umożliwiający to połączenie, wybudowany pod Fordonem most, tak ze względu na swoją wielkość, jak również na sposób zastosowania nowych rozwiązań konstrukcyjnych, jest godny szczególnego rozważenia. Jego budowę rozpoczęto wiosną 1891 roku. Most ten służył i służy tak ruchowi kolejowemu, jak i drogowemu. Sporządzono projekt i wykonano most z łączącymi obok siebie torom kolejowym i jezdnią drogową i dwustronnie zewnętrznymi chodnikami dla pieszych.

Winieta artykułu (patrz wyżej) jest jednocześnie projektem dodruku okolicznościowego, który został wykonany na kopertach pocztowych. Dodruk będzie jednak tylko wydawnictwem o charakterze pamiątkowym, ponieważ nie został "wsparty" stosownym datownikiem, na stosowanie którego nie udało się znaleźć sponsora. Może w przyszłości los okaże się łaskawszy.

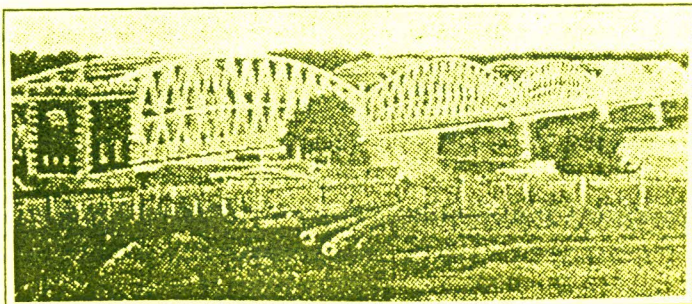
Planowano też inne rozwiązanie. Mianowicie, jeszcze kilka lat temu przez ów most kursował ambulans nr 603 relacji Bydgoszcz - Brodnica. Była więc szansa, aby odnaleźć datowniki z tegoż wagonu w bydgoskiej "dwójce" a następnie postarać się, żeby specjalnym zarządzeniem w dniu 1 listopada, można było nimi ostemplować tylko okolicznościowe przesyłki z w/w dodrukiem. Niestety, okazało się, że po zlikwidowaniu połączenia datowniki ambulansowe zostały zniszczone.

O szczegółach konstrukcyjnych mostu, można przeczytać obok we wzmiankach, które pochodzą z artykułu "Jeden z najdłuższych w Europie" autorstwa dra Jana Mierzyńskiego, zamieszczonego w Tygodniku Kolejarza "Sygnały"

Aktualnie most liczy tylko 1010 m długości. Prawdopodobnie na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych obecnego stulecia (przy odbudowie zniszczonego mostu), rozebrano 5 z 13 przęsek na terenach inundacyjnych (zalewowych) i zastąpiono ów fragment nasypem. Sam nasyp pomiędzy mostem a najbliższą stacją w Ostromecku jest również godny wzmianki, jako że biegnie prawie 2 km na skarpie dochodzącej miejscami do 10 m wysokości i prowadzi cały czas szerokim łukiem. Widok mostu na dodruku przedstawia stan obecny.

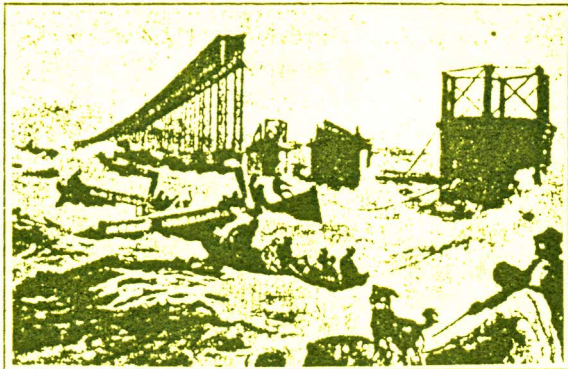
Mostu nie oszczędziła II wojna światowa. Już 3 września 1939 roku trzy przęsła od strony Bydgoszczy, zostały wysadzone w powietrze przez saperów.

Dwa pozostałe największe mosty kolejowe w Europie, które były takimi na przełomie XIX i XX wieku, przedstawiono na sąsiedniej stronie.



Fot.1 Widok mostu - 1894 rok.

Według pierwotnej wersji projektu most miał się składać z trzynastu przęseł, których długość do środka podpór miała wynosić 100 metrów. Później jednak przesłała na terenach innundacyjnych ze względów oszczędnościowych zostały skrócone. Ustalono ich rozpiętość na 62 metry. Ta decyzja przyniosła oszczędność 400.000 marek. Most ten miał więc pięć światła przepływowych o długości 100 metrów i trzynaście światła na terenach innundacyjnych o rozpiętości po 62 metry. Łączna długość mostu wynosiła 1325 metrów. Z obu stron przyczółków mostowych były wybudowane wartownie, wyposażone w stanowiska strzelnicze i stalowe wrota, uniemożliwiające wejście na most.



Fot.2 Po katastrofie mostu nad ujściem Tay (wizja ówczesnego rysownika)

Jako materiału do budowy konstrukcji nośnych użyto wyłącznie stali zlewnej. Dla przęseł rzecznych użyto stali martenowskiej, a dla przęseł przyładowych stali Thomasa. Główne dźwigiary nad przęsłami rzecznyymi były półparaboliczne. Nad przęsłami przyładowymi były dźwigiary o pełnej paraboli. Ściany boczne stanowiły podwójną kratownicę. Długość dźwigarów wynosiła 98,5 względnie 60,5 metra, z czego odległość świetlna wynosiła 10,8 metra, 6,5 metra dla jezdni drogowej i 4,15 metra dla skrajni toru kolejowego oraz 0,15 metra dla stojącej między jezdniami kraty o wysokości 2,5 metra.

Do budowy tego mostu użyto: 9.000 metrów sześciennych betonu, 40000 metrów sześciennych ochrony kamiennej, 27.000 metrów sześciennych muru ceglanego i 3000 metrów sześciennych bazaltu. Łączna waga dźwigaru przęsła rzecznego z kratownicami oscylowała w granicach 900 ton, a dźwigaru przęsła przyładowego z kratownicami wynosiła około 460 ton. Górna część mostu bez podpór ważyła więc 10500 ton. Łączny koszt budowy mostu wyniósł 8100000 marek.



Fot.3
Mi 3031



Palmę pierwszeństwa dźwierzyl szkocki most na rzece Tay, liczący 3155 m długości i składający się aż z 85 różnej wielkości przęseł. Wszawil się także wielką katastrofą, która wydarzyła się wieczorem 28 grudnia 1879 roku podczas gwałtownej burzy, kiedy to sześciowagonowy pociąg ekspresowy z Edynburga zwałił się wraz z 13 przęsłami do rzeki (fot.2). Zawaliły się też wszystkie podpory. Zginęło 75 osób. Jak wykazały ekspertyzy, przyczyną tragedii było wiele błędów wykonawczych i projektowych tego nietypowego mostu. Odbudowano go dopiero po 9 latach.

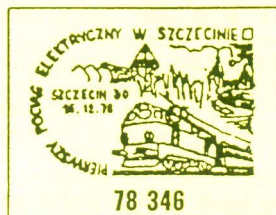
W lecie 1895 roku oddano do użytku most kolejowy na Dunaju pod Czarną wodą w Rumunii, który miał 2850 m długości i przesunął przeprawę we Fordonie na trzecie miejsce. Zarazem tylko ten most ma bogatą dokumentację filatelistyczną (fot.3). Oprócz prezentowanego znaczka, ten most o charakterystycznej sylwetce można odnaleźć na innych znaczkach poczty rumuńskiej; Mi 901, 902, 1073, 1076. Niewykluczone, że ukazano go także na stemplach okolicznościowych i całostkach, które jednak autorowi opracowania nie są znane.

Takie więc były 3 największe mosty (kolejowe) pod koniec ubiegłego i na początku XX wieku na europejskim kontynencie. Jednym z nich był most we Fordonie pod Bydgoszczą.

TABOR SZLAKÓW PKP (4)

6. LOKOMOTYWA ELEKTRYCZNA ET 22.

Elektrowóz ET 22 jest sześćoosiową, uniwersalną lokomotywą o mocy ciągłej 3000kW, przeznaczoną zarówno do prowadzenia ciężkich pociągów towarowych jak i składów pasażerskich z maksymalną prędkością 125 km/h. Jej dokumentacja powstała w oparciu o lokomotywę EU 07, a pierwsze dwa prototypowe egzemplarze zostały wyprodukowane we wrocławskim PAFAWAG-u w roku 1969. Od 1971 roku (wtedy PAFAWAG kończył wytwarzanie serii ET 21) lokomotywy ET 22 są produkowane seryjnie i w ciągu dwudziestu lat produkcji przechodziła liczne modernizacje. M.in. w roku 1977 wyprodukowano dwie lokomotywy przystosowane do sterowania ukrotnionego (dwa połączone pojazdy mogły być sterowane z jednej kabiny). Ostatnia ET 22, która opuściła PAFAWAG w grudniu 1989 roku miała numer 1183.



W latach 70-tych, jak już pisałem, na PKP brakowało taboru do prowadzenia pociągów ekspresowych, dlatego PAFAWAG poprzez zmianę stosunku przekładni w ówczesnie produkowanych lokomotywach próbował stworzyć serie dostosowane do prowadzenia pociągów z prędkością 140 km/h. Tak było z EU 07, z której powstała seria EP 08. Podobnie postąpiono z ET 22 i w 1973 roku wyprodukowano lokomotywę EP 23 - 001. Niestety rozwiązanie to nie przyniosło oczekiwanych rezultatów i w 1979 roku została przemianowana na ET 22 - 121 (w miejsce po skasowanej ET 22). W ten sposób na PKP pracowało łącznie aż 1184 lokomotyw serii ET 22, z czego do dnia dzisiejszego na skutek wypadków skasowano zaledwie 22 sztuki. Nic więc dziwnego, iż kolejarze najczęściej nazywają elektrowóz ET 22 "bykiem". Przytoczone dane czynią z serii ET 22 najliczniejszą na PKP grupę taboru, którą można spotkać we wszystkich DOKP. Najwięcej "byków" posiadają lokomotywnie w Skarżysku Kamiennej (59), Ostrowie Wielkopolskim (57), Iławie (46) oraz Kutnie (43).

W przeciwieństwie do EU 07 popularność serii ET 22 znalazła swoje odbicie w walorach filatelistycznych. Wątpliwości budzi jednak jego jakość, która uwarunkowana była fantazją i zdolnościami projektantów. Z tego powodu ograniczę się tylko do tych walorów, które ukazują zbliżony do rzeczywistego wizerunek ET 22.

W dniu 13.02.1976 w serii "Historia lokomotywy" został wydany znaczek (nr 2283) ukazujący lokomotywę



ET 22 z boku. Prawdę mówiąc, zarówno w aspekcie chronologicznym jak i historycznym niezbyt pasuje do całej serii, która przedstawia parowozy i ich twórców. Za to w serii "Tabor kolejowy PAFAWAG-u" z 18.09.1985 znaczek (nr 2846) z podobnym wizerunkiem jest jak najbardziej na miejscu, gdyż ET 22 była w PAFAWAG-u najliczniejszą i najdłużej produkowaną serią lokomotyw elektrycznych.

*

[cd. - o stemplach dotyczących ET 22 - w następnym numerze]

Zaproszenie do Zbąszynia

Jak nas poinformował Kol. ZBIGNIEW KARCZ, w styczniu 1994 roku będzie uroczystie obchodzona 125 rocznica kolei na ziemi zbąszyńskiej. Z tej też okazji, od 16 do 23 stycznia czynna będzie wystawa filatelistyczna (okręgowa, III stopnia), która mieścić się będzie w Szkole Podstawowej im. A. Fiedlera przy ul. Mostowej w Zbąszyniu. Organizatorem wystawy jest miejscowe Koło PZF nr 1.

Niewątpliwą atrakcją będą walory filatelistyczne, które prezentujemy poniżej; datownik okolicznościowy z wizerunkiem św. Katarzyny /1/ oraz dwa dodruki pamiątkowe na kopertach - z dworcem zbąszyńskim (widok od strony peronów) /2/ i parowozem Ok 1 /3/.



1



2



3

Wszystkim Kolegom, którzy będą zainteresowani pozyskaniem w/w walorów, podajemy adres dla korespondencji;

JERZY RUGAŁA

64-360 ZBĄSZYŃ.

Natomiast tych Kolegów, którzy zechcą odwiedzić Zbąszyń, w imieniu Organizatorów serdecznie zapraszamy. Oczywiście, w marcowym biuletynie napiszemy szerzej o wystawie i jubileuszu.

Kolejowe polonica (15)

Zgodnie z zapowiedzią z poprzedniego numeru, przedstawiamy dwa znaczki wydane przez pocztę ZSRR w roku 1986 w serii /5/ pn. "Parowozy - pomniki". Obydwa parowozy pochodzą z serii FD oznaczonej w ten sposób dla uczczenia Feliksa Dzierżyńskiego.

Na znaczku o nominale 5 kop. (Mi 5650) pokazano ciężki, towarowy parowóz FD 21 - 3000, który został specjalnie zbudowany (ten właśnie egzemplarz) dla Bohatera Pracy Socjalistycznej, maszynisty N.A. Łunina. Parowozy tej serii były szczytowym osiągnięciem radzieckiej techniki lat 30-tych. Wzmiankowany parowóz (1-5-1) stanął jako pomnik w Nowosybirsku.

Znaczek o wartości 30 kop. (Mi 5653) ukazuje parowóz Fdp 20 - 578 przeznaczony do obsługi szybkich pociągów pasażerskich. Zbudowany w 1941 r. o układzie osi 1-4-2 rozwijał prędkość do 115 km/h. Z okazji milenium Kijowa w 1982 roku, stanął tamże jako pomnik techniki.



KATALOG

Michel
znaczków z motywem
kolejowym
13 do roku 1984

BORNEO PŁN.

NORDBORNEO cd.

1918 -	181	.	()
1922 -	196	P	()
1922 -	VI	.	()
1927 -	200	.	()
1949 -	273	.	()
1956 -	309	.	()

Portomarken

1903 -	28	.	()
1923 -	32	.	()
1928 -	41	.	()

BOTSWANA

1966 -	2	.	()
1974 -	110	.	()

BRAZYLIA

BRASILIEN

1920 -	211	.	()
	212	.	()
1920 -	219	.	()
	220	.	()
1923 -	249	.	()
	250	.	()
1924 -	257	.	()
	258	.	()
1941 -	554	.	()
	555	.	()
	556	.	()
	557	.	()
1942 -	581	.	()
	582	.	()
	583	.	()
1942 -	594	.	()
	595	.	()
	596	.	()
1942 -	609	.	()

	610	.	()
	611	.	()
1942 -	626	.	()
1946 -	III	P	()
1946 -	698	.	()
	699	.	()
	700	.	()
1954 -	838	P	()
1957 -	907	P	()
1957 -	918	P	()
1958 -	926	P	()
1959 -	953	P	()
1960 -	990	P	()
1963 -	1050	P	()
1966 -	1105	P	()
1967 -	1126	P	()
1968 -	1198	P	()
1969 -	1226	.	()
1976 -	1561	P	()
1977 -	1603	P	()
1977 -	1633	.	()
1978 -	1676	.	()
	1679	.	()
1979 -	1695	P	()
1979 -	1724	.	()
1980 -	1756	P	()
1980 -	1796	P	()
1980 -	1819	P	()
1981 -	1834	P	()
1982 -	1872	P	()
1983 -	1971/73	S=3	()
1984 -	2058/60	S=3	()

BRUNEI

1949 -	74	.	()
--------	----	---	----

BURUNDI

1974 -	1072	.	()
	1073	.	()
	1081	.	()
	1082	.	()
1977 -	1451	.	()

CABO JUBI

KAP JUBI

1948 -	158	.	()
	167	.	()

CEYLON

1935 -	226	.	()
1938 -	240	.	()
1949 -	256/58	S=3	()
1957 -	288	.	()

1964 -	289	.	()
	332/33	S=2	()

CHILE

1938 -	235	.	()
	241	.	()
	243	.	()
1942 -	311	.	()
	316	.	()
	318	.	()
1954 -	493/94	S=2	()
1956 -	513	.	()
1964 -	588	.	()
1978 -	888	P	()
1984 -	1033/35	S=3	()

Dienstmarken

1940 -	45	.	()
	51	.	()
1942 -	53	.	()
1948 -	54	.	()
	58	.	()
1955 -	61	.	()
	63	.	()

CHINY

CHINA

1913 -	148	.	()
	149	.	()
	150	.	()
	151	.	()
	152	.	()
	153	.	()
	154	.	()
	155	.	()
	156	.	()
	157	.	()
	158	.	()
1920 -	170/72	S=3	()
1922 -	182	P	()
1923 -	187	.	()
	188	.	()
	189	.	()
	190	.	()
	191	.	()
	192	.	()
	193	.	()
	194	.	()
	195	.	()
	196	.	()
	197	.	()
	198	.	()
1925 -	210	P	()
1930 -	228	P	()
1933 -	272	P	()
1933 -	277	P	()

nowości

- 1990.05.03 - GUJANA; [Mi 3148] 1 zn. z serii /9 zn. w arkusiku/ "500 lat służby pocztowej", 20\$
- 1990.05.03 - GUJANA; [Mi 3135-7] 3 zn. z serii /9 zn. w arkusiku/ "150 lat Black Penny", 3 x 20\$ - wagony pocztowe, The American Express.
- 1990.12.17 - SIERRA LEONE; [Mi bl.142] 1 blok "Boże Narodzenie-W.Disney", 400Le - model kolejowy.
- 1990. . - KAMPUCZA; [Mi 1166] 1 zn. 3.00R - lokomotywa spalinowa.
- 1990. . - ZAIR; [Mi 1026] nadruk nowej wartości na zn. Mi 625, 300Z - lokomotywa.
- 1991.06.11 - MEKSYK; [Mi 2218] 1 zn. z serii /w arkusiku/ "100 lat Ministerstwa Transportu i Telekomunikacji", 1000P - lok.elektryczna.
- 1991.08.12 - ST.VINCENT; [Mi bl.175] 1 blok "Philanippon'91", 6\$ - parowóz z Japonii.
- 1991.08.12 - ST.VINCENT; [Mi bl.177] 1 blok "Philanippon'91", 6\$ - pociąg z Japonii.
- 1992.02.25 - PERU; [Mi 1459] 1 zn. "Linie kolejowe La Paz - Ilo /Boliwia - Peru/", 0,25\$
- 1992.03.24 i 04.02 - UKRAINA; [Mi 74-8] nadruk na zn.ZSRR Mi 6025 i 6177, 0,35;0,43;0,45;0,50;20R
- 1992.07.15 - CHILE; [] nadruk nowej wartości na zn. Mi 1521, 1523-4. 3 x 60P
- 1992.09.16 - BANGLADESZ; [] czerwony nadruk na zn. Mi 207/1983r/1T - dworzec w Kamalapur.
- 1992. . - GUJANA; [] 9 zn. w arkusiku "Modele kolejowe II", 9 x 45\$ - lokomotywy, wagony, metro.
- 1992. . - GUJANA; [] 9 zn. w arkusiku "Modele kolejowe III", 9 x 45\$ - lokomotywy i wagony.
- 1992. . - GUJANA; [] 9 zn. w arkusiku "Modele kolejowe IV", 9 x 45\$ - lokomotywy, wagony, metro.
- 1992. . - GUJANA; [] 9 zn. w arkusiku "Modele kolejowe V", 9 x 45\$ - lokomotywy i wagony.
- 1992. . - GUJANA; [] 3 bloki "Modele kolejowe", 3 x 350\$
- 1992. . - GUJANA; [] 1 bl. "Modele kolejowe III", 350\$ - lok.
- 1992. . - GUJANA; [] 1 zn. "Wystawa w Genui", 600\$ - parowóz.
- 1992. . - FRANCJA; [] 1 zn. "Obraz/fragment/P.Delbauxa 1897-1992", 5F - sieć trakcyjna i szyny tramwajowe.
- 1992. . - KRL-D; [] 1 bl. 1Ch - na marg.bloku most kolejowy.
- 1992. . - MALDEIWY; [] 1 zn. 10L - Goofy jedzie pociągiem
- 1992. . - ST.VINCENT-GRENADYNY; [] 1 zn. "Expo Chicago'92", 50c - Kaczor Donald śpi w wagonie sypialnym z 1860r.
- 1992. . - TANZANIA; [] 4 zn. i bl. "Modele kolejowe", 20,30, 50,300Sh, bl.500Sh - lokomotywy.
- 1992. . - TAJLANDIA; [] 1 zn. "80 lat Ministerstwa Transportu i Telekomunikacji", 2B - spalinowy wagon silnikowy.
- 1992. . - W.BRYTANIA-WYSPA MAN; [] 2 zn. 50p, 1L - parowozy.
- 1992. . - UKRAINA; [Mi 1-4, 10, 12] nadruk na zn. ZSRR Mi 6025 i 6177 0,35;0,43;0,45;0,50;20;50R.
- 1993.02.11 - RUMUNIA; [Mi 4861] 1 zn. z serii /4/ "Zagrożone historyczne budowle", 25L - 2 wagony tramwajowe przed halą "Unirea".
- 1993.03.10 - SINGAPUR; [] 1 zn. 30C - dworzec Jinrikisha.
- 1993.04.16 - INDIE; [] 4 zn. "Koleje górskie w Indiach", 1,6,8,11R.
- 1993.05.22 - FRANCJA; [] 1 zn. 2,50 F, prototyp TGV przeznaczony do obsługi linii pod kanałem La Manche.
- 1993.05.25 - WENEZUELA; [Mi 2789-98] seria 10 zn. /6 x 24B, 2 x 80B, 2 x 100B/, wydana z okazji Panamerykańskiego Kongresu Kolejowego, lokomotywy i pociągi różnych trakcji, także dworzec.

OKAZJA !!!

DO NABYCIA STEMPLE KOLEJOWE

Zarząd Koła PZF nr 32 w Krakowie przy Południowej DOKP informuje za naszym pośrednictwem, iż posiada do odstąpienia zapas stempli z tematyki kolejowej, stosowanych w Krakowie w latach 1969-1987. Możliwa jest też wymiana za inne stemple w tym temacie. Zainteresowani otrzymają szczegółowy wykaz. Korespondencję należy kierować pod następujący adres;

inż. E. Knapczyk, _____, 31-401 KRAKÓW

PRZYPOMINAMY... 11 listopada br. w urzędzie pocztowym Zduńska Wola 4, stosowano datownik o-kolicznościowy o treści; "60 lat Zakładu Taboru PKP". Jedynym elementem graficznym jest stylizowane "skrzydło" - emblemat polskich kolei. Do stempla organizatorzy wykonali na zwykłej kopercie pamiątkowy dodruk, przedstawiający ogólny widok zakładów.

UWAGA, CZŁONKOWIE POMORSKO-KUJ. SEKCJI

Z powodu zachodzących aktualnie zmian organizacyjnych naszego klubu, coroczne listopadowe spotkanie członków sekcji zostaje przeniesione na I kwartał roku 1994. O dokładnym terminie spotkania zostaną Kolejdy zawiadomieni.

► NOWE KONTO

WPŁATY KLUBOWE JUŻ DO BYDGOSZCZY

W związku z przeniesieniem siedziby klubu, a więc także finansów do Bydgoszczy, prosimy wszystkich Kolegów, aby od tej chwili adresowali przekazy jak poniżej. Nie zapomnijmy o dopisku na odwrocie **KZ.Kolejnictwo**. Na rok 1994 będzie to kwota rządu 35-45 tys. zł. Dokładną kalkulację zamieścimy w następnym biuletynie. Wpłacać można także ratami.

Polski Związek Filatelistów
Bernardyńska 3, 85-029 Bydgoszcz

BANK PKO O/Bydgoszcz

NR R-KU 9511-895-132

Opracowanie redakcyjne i graficzne - Krystian Żurawski, »Nowości« - Leszek Wincenciak, tłumaczenia z EMS - Robert Tomański, aktualności - Franciszek Sołga, współpraca - Artur Marsy. Adres do korespondencji - K. Żurawski, P-34 87-140 Chełmża. Wyk. Sp-nia Mieszk. w Chełmży. ● N. 160 egz. ● Cena 5800 zł