

POLSKI ZWIĄZEK FILATELISTÓW
ZARZĄD OKRĘGU W BYDGOSZCZY

Ilustrowany Biuletyn Tematyczny



Klub
Zainteresowań



3

wrzesień
1994

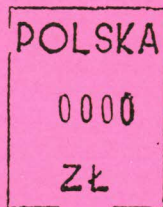
Kolejnictwo

ROK
VII

• PISMO FILATELISTÓW TEMATYKÓW KOMUNIKACJI SZYNOWEJ •



XXV SPOTKANIE CZŁONKÓW
KLUBU PZF "KOLEJNICTWO" w Łodzi



XXV SPOTKANIE
CZŁONKÓW KLUBU
PZF "KOLEJNICTWO"
w Łodzi



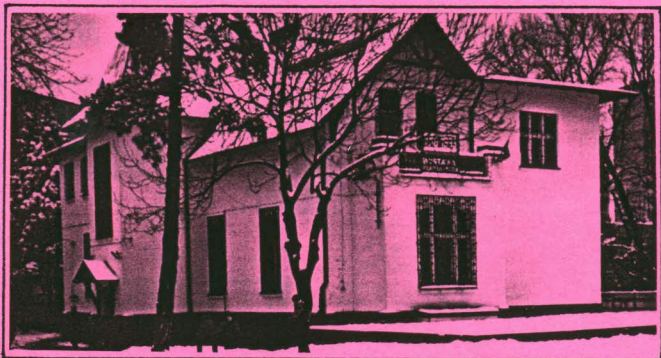
Dworzec Kolejowy Łódź Kaliska
zbudowany w 1903 roku

Wystawa Filatelistyczna "Kolejnictwo"
przy Ośrodku Kultury "Górnia"

2 x 25! Ukazanie się 25. numeru naszego biuletynu, zbiegło się w czasie z 25. ogólnopolskim spotkaniem członków Klubu w Łodzi, o którym informujemy bliżej na str.2.



TU SIĘ SPOTKAMY...



Jak informowaliśmy w poprzednim numerze, 24 września w sobotę, odbędzie się w Łodzi jubileuszowe XXV ogólnopolskie spotkanie członków naszego klubu. Początek o godzinie 11.00. Na miejsce imprezy Organizatorzy wybrali stylowy pałacyk Ośrodka Kultury "Górna" przy ul. Siedleckiej 1 (patrz obok).

Podajemy dojazdy;

➤ z dworca PKP Łódź Kaliska - tramwajem linii 20 - kierunek CHOJNY, wysiąść przy ul. J. Dąbrowskiego, dalej dojść wg planiku,

➤ z dworca PKP Łódź Fabryczna - tramwajami linii 1, 4, 5, 16 - kierunek CHOJNY, wysiąść przy ul. J. Dąbrowskiego, dalej dojść wg planiku.

W programie przewidziano spotkania; "robocze", wymienne a także z wystawcami, bowiem w sąsiadujących pomieszczeniach czynna będzie specjalna wystawa filatelistyczna, na której zaprezentują najciekawsze fragmenty swoich zbiorów niektórzy Koledzy, m.in. Janusz Koput z Lublina.

W godzinach pomiędzy 12 - 15 czynne będzie handlowe stoisko tematyczne prowadzone przez p. Dorotę Diesner. Od 13-tej dostępny będzie także bufet.

Organizatorzy pod przewodnictwem Kol. Ireneusza Kołacińskiego przygotowali okolicznościowe pamiątki, w tym kartę i nakładkę na maszynę frankującą, które zamieszczamy na pierwszej stronie. Wykonano też specjalne plansze i afisze propagandowe informujące o klubowym spotkaniu.

Impreza zapowiada się więc nader interesująco. Do Łodzi, miasta usytuowanego w centrum kraju, dojazd nie powinien stanowić większego problemu. Oczekujemy więc wielu Kolegów.

Serdecznie wszystkich zapraszamy !

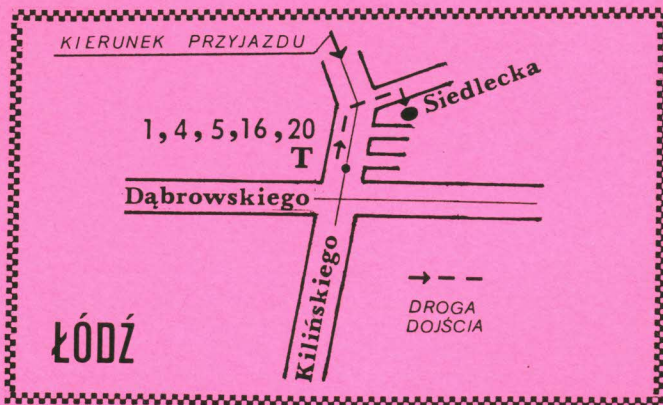
Dla tych, którzy chcieliby przed wyjazdem zasięgnąć bardziej szczegółowych informacji, podajemy numer telefonu Kol. I. Kołacińskiego;

ŁÓDŹ _____

(rano do 8.30, wieczorem po 22.00).



PRZEWODNICZĄCY
Krystian Żurawski



JEST W SPOTKANIACH JAKAŚ SIŁA...

XXV ogólnopolskie spotkanie członków naszego klubu, skłania do refleksji i sięgnięcia pamięcią wstecz. Otwórzmy więc księgę Kroniki i przypomnijmy niektóre fakty. Pierwsze, założycielskie spotkanie miało miejsce w Warszawie 7 września 1985 roku, a następne - jak poniżej;

2. 1985.10.05	Warszawa	14. 1988.05.15	Bydgoszcz
3. 1985.11.09	Warszawa	15. 1988.09.17	Gdańsk
4. 1985.12.07	Warszawa	16. 1989.05.20	Warszawa
5. 1986.01.11	Warszawa	17. 1989.10.07	Warszawa
6. 1986.02.01	Warszawa	18. 1990.02.24	Warszawa
7. 1986.03.01	Warszawa	19. 1990.09.15	Lublin
8. 1986.06.08	Lublin	20. 1991.04.20	Radom
9. 1986.09.14	Lublin	21. 1991.09.14	Bydgoszcz
10. 1987.02.21	Gdańsk	22. 1993.01.30	Tarnowskie Góry
11. 1987.08.09	Poznań	23. 1993.09.25	Warszawa
12. 1987.09.13	Radom	24. 1994.03.19	Kielce
13. 1987.12.12	Warszawa	25. 1994.09.24	Łódź

Jak więc widać, prym wiedzie Stolica, w której spotykaliśmy się aż 12 razy, Lublin udzielał gościny 3-krotnie zaś Gdańsk, Bydgoszcz i Radom zorganizowały po 2 spotkania. Bezkonkurencyjność Warszawy nie może dziwić; położenie w centrum kraju, dogodne dojazdy oraz udostępnianie przez PKP sali konferencyjnej w podziemiach dworca W-wy Centralnej - to atuty, które często wyznaczały Stolicę na miejsce spotkań. Pierwszych siedem odbyło się z częstotliwością comiesięczną (!), co spowodowane było dość intensywną pracą zarządu. Należało wtedy stosunkowo szybko załatwić wiele rozmaitych problemów organizacyjnych nowo utworzonego klubu. Potem częstotliwość malała i od 1988 roku ustabilizowała się na poziomie 2 spotkań rocznie; wiosennego i jesiennego. Wydaje się, że jest to optymalny wariant.

Statystykę "psuje" feralny rok 1992, kiedy z przyczyn losowych nie odbyło się żadne spotkanie.

Największe zaskoczenie? Chyba to, że do tej pory, przez 9 lat istnienia klubu, tylko jeden, jedyny raz spotkanie zorganizowane zostało na Śląsku! A i to w Tarnowskich Górach, które są jakby "przedmurzem" tej części kraju. A przecież ze Śląska przynależy do klubu blisko 25% członków, zaś śląska sekcja regionalna, wielokrotnie "awizowana" na łamach biuletynu nie doczekała się niestety szczęśliwego poczęcia.

Obserwujemy natomiast, że zgłaszają się Koledzy chętni zorganizować ogólnopolskie spotkanie w miastach, w których do tej pory się jeszcze ono nie odbyło. Tak było w przypadku Kielc (Kol.Z.Barucha), obecnie Łodzi (Kol.I.Kołaciński), a w kolejce czekają już m.in. Toruń (Kol.K.Zwoliński) i Wrocław (Kol.A.Marsy).

Parafrazując słowa znanej niegdyś piosenki o orkiestrach dętych można stwierdzić, że "jest w spotkaniach jakaś siła...". która powoduje, że niektórzy Koledzy wyjeżdżają nocnymi pociągami, meldują się rankiem na stacji docelowej, następnie uczestniczą w spotkaniu, wyjeżdżają wczesnym popołudniem i jeśli dobrze "idzie" docierają do miejsca zamieszkania późnym wieczorem lub nocą, przejeżdżając 600 - 700 km, nie wspominając o wydatkach natury finansowej. Nie wszyscy są wszak kolejarzami i korzystają z dobrodziejstwa bezpłatnych przejazdów.

Osobisty kontakt, wymiana uwag, doświadczeń i wielu przemyśleń na tematy żywotnie nas absorbujące, w przyjaznej i koleżeńskiej atmosferze to coś, czego nie zastąpi list ani nawet regularnie przesyłany biuletyn. I chociaż z frekwencją bywa różnie, to idea kontynuowania spotkań wydaje się nie zagrożona. A zatem...

SPOTYKAJMY SIĘ, KOLEDZY!

Poznański Klub Modelarzy Kolejowych

61-701 Poznań, ul. Fredry 13

Parowozik

KWARTALNIK MODELARZY KOLEJOWYCH I MIŁOŚNIKÓW KOLEI



25. numer "Parowozika"

jest okazją do złożenia gratulacji. Czynimy to niniejszym, rekomendując zarazem czasopismo Kolegom filatelistom.

"Parowozik" wydawany w formacie A4, o objętości 48 stron plus kolorowa okładka, jest obecnie na pewno najlepszym hobbystycznym pismem o profilu kolejowym w kraju. Profes-

jonalnie redagowany przez sześciuosobowy zespół pod redaktorem naczelnym Markiem Malczewskim, z numeru na numer coraz ciekawszy: nowości światowe, opisy unikalnego taboru, historie linii kolejowych, tramwaje, modelarstwo, ogłoszenia, ciekawostki, wiele interesujących ilustracji. "Parowozik" może być przydatny przy opisywaniu eksponatów wystawowych. Zachęcamy do lektury.

Kolejowe polonica (18)



Mi 353

mającej zaledwie 219 km wymagała nie byle jakiego kunsztu inżynierskiego. Na przestrzeni 170 km, szlak kolejowy z poziomu morza wznosi się na wysokość prawie pięciu kilometrów! (4.768 m). Tam gdzie niemożliwe było wykonanie zakrętów, tory poprowadzono zakosami, zmieniając naprzemiennie kierunek jazdy pociągów. Wydrążono 35 tuneli o łącznej długości ok. 5 km, wzniesiono 20 mostów i wiaduktów (najwyższy o wysokości filarów 77 m). Wiele odcinków biegnie skalnymi półkami w strefie wiecznych śniegów i lodowców nad kilkusetmetrowymi wąwozami i rozpadlinami. Pochyłość trasy dochodzi do 45 promilli. Podczas budowy pracowało jednocześnie 12 tysięcy ludzi, zginęło ogółem blisko 10 tysięcy.

Źródła peruwiańskie podają, że E. Malinowski mimo podeszłego wieku cały czas osobiście doglądał robót, spędzając całe dnie w siodle a nawet polecał, by go opuszczano do przepaści na linach w celu rozeznania warunków terenowych. Do dziś transandyjska linia pozostaje najwyższą koleją na świecie i jednym z "cudów" techniki. Tej właśnie kolei poświęcono znaczek lotniczy poczty peruwiańskiej w 1936 roku.

Od siebie dodajmy, że do tej pory ani Poczta Peru, ani Poczta Polska nie wydały znaku pocztowego z podobizną Ernesta Malinowskiego. Za 5 lat obchodziliśmy setną rocznicę śmierci. Może wtedy?

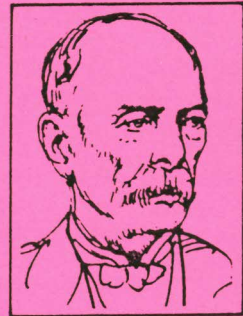


● OD REDAKCJI ● Tym znaczkiem kończymy regularne zamieszczanie cyklu "Kolejowe polonica". W miarę ukazywania się lub odnajdywania nowych znaków, cykl będziemy kontynuować.



Kolej Transandyjska jest bez wątpienia naj- słynniejszą na świecie. Trasa tej kolei przedsta- wia tak w swej całości, jak i w wielu szczegółach tyle osobliwości, że ówczesni inżynierowie euro- pejscy długo w nią nie chcieli uwierzyć. Anglicy, najwięksi wówczas znawcy zagadnień kolejowych, projekt takiej drogi żelaznej uznali za niewyko- nalny! Przeciwnego zdania był główny budowniczy tej kolei, polak Ernest Malinowski (1818-1899).

Centralna Kolej Transandyjska biegnie z Limy doliną rzeki Rimac do wysoko- górskiej miejscowości Oroya, położonej na wschodnim stoku Andów. Realizacja tej linii



KLUB ZAINTERESOWAŃ GRACOVIANA



POCZTA W KRAKOWIE W DOBIE WPROWADZANIA KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ 121

Z tego też względu poczta w zakresie przewozu pasażerów nie konkurowała z koleją, która dokonywała przewozów szybciej, wygodniej, a także tańiej z racji dużej ilości podróżnych korzystających z jej usług. Rozwój kolejnictwa nie następował jednak nagle, toteż wszędzie tam, gdzie jeszcze nie kursowały pociągi nadal przemierzały trakty pocztowe konne dyliżanse. Ostatecznie jednak dynamiczny rozwój techniki w drugiej połowie XIX w. spowodował, że znaczna część kontynentu europejskiego, w tym także znajdująca się pod zaborami Polska, została poprzecinana traktami "żelaznych dróg". Kolej odbierając poczcie transport osobowy, stworzyła jej jednocześnie w zamian olbrzymie możliwości w zakresie szybszego i tańszego przewozu ekspediowanych przez nią przesyłek. Pionierską współpracę z koleją zapoczątkował "C.K. Austriacki - Główny Poczta Amt w Krakowie". Do końca 1849 r. brak jest danych, które pozwoliłyby odtworzyć z całą dokładnością procedurę przekazywania i odbierania przesyłek przewożonych dla poczty koleją, choć takowa z całą pewnością istniała. W 1850 r. problem ten został w Austrii uregulowany centralnie poprzez utworzenie "Jeżdżących urzędów pocztowych" - Fahrendes Postamt.

W całym Cesarstwie Austriackim w latach od 1850 do 1865 r. na wszystkich liniach kolejowych kursowało 13 takich urzędów, z których każdy posiadał swój numer nadawany mu zgodnie z kolejnością rozpoczęcia funkcjonowania. Pierwsze w historii poczty austriackiej "Jeżdżące urzędy pocztowe" nr 1 i nr 2 zostały z dniem 1 sierpnia 1850 r. skierowane na trasę Wiedeń-Kraków, Kraków-Wiedeń. Oczywiście, wymienione poczty przewoziły też przesyłki do różnych miast, przez które biegła linia kolejowa z Wiednia do Krakowa. Z czasem zaprzestano używać nazwy "Jeżdżące urzędy pocztowe" a w miejsce jej przyjęła się nazwa "Ambulansu pocztowego" - Post ambulance. Wzmógł się obrót pocztowy dokonywany za pośrednictwem kolei spowodował pilną potrzebę otwarcia w Krakowie drugiego urzędu pocztowego. Zrealizowano to 25 lutego 1856 r. na dworcu kolejowym, od którego urząd przyjął nazwę "Kraków Dworzec" - "Krakau Bahnhof".

Mimo dynamicznego rozwoju obejmującego swym zasięgiem coraz większe obszary, kolej nie zdołała jeszcze dotrzeć wszędzie tam, gdzie dotąd kursowały konne dyliżanse. W 1856 r. Główny Poczta Amt w Krakowie przekazał urzędowi pocztowemu na dworcu kolejową ekspedycję poczty, sam zaś nadal za poś-

*Dat. dworc.
koliste
podwójne
poprzeczko-
we*



*Pieczęć
firmowa*



*Stempel
jedno-
wierszowy*

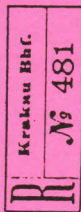
16 B.H. KRAKAU

Stemple polecenia

17 RECOM



Nalepki polecenia



20



21



22



23

rednictwem dylizansów konnych utrzymywał łączność z miejscowościami, do których jeszcze kolej nie dotarła.

I tak po głównym trakcie Galicji (który stanowił zarazem ważne połączenie międzynarodowe) biegnącym z Krakowa do Lwowa, a stamtąd przez Brody do granicy z Rosją nadal kursowały konne dylizanse. Rano do Lwowa wyjeżdżała Mall Poczta (szybka, pośpieszna poczta osobowa) zabierając 9 osób, przesyłki pieniężne oraz niewielkie objętościowo i wagowo pakunki, wieczorem natomiast (po godz. 19⁰⁰ - po przyjeździe pociągu z Mysłowic) odjeżdżała także do Lwowa Kurjerka zabierająca 3 osoby, przesyłki listowe, pieniądze oraz małe paczuski. Również do Wiednia, mimo już istniejącego połączenia kolejowego z Krakowem, kursowała w latach 1852-1856 "Poczta Wiedeńska-Wozowa" (przed wszystkim towarowa choć zabierała 1 pasażera). Poczta ta z Krakowa dojeżdżała do miejscowości Weisskirchen (na terytorium Austrii), a następnie transportowane przez nią towary przeładowywano do pociągu kursującego na trasie Oderberg-Wiedeń. Uruchomiona w 1855 r. poczta konna z Krakowa do Cieszyna przewoziła listy do miejscowości leżących na jej szlaku względnie mających z tymi miejscowościami połączenia: do Oświęcimia, Zatora, Suchej, Zywca, Mszany Dolnej, Jordanowa i Nowego Targu. Bez przerwy od 1847 r. prawie do końca XIX w utrzymywany był przez pocztę austriacką trakt z Krakowa do Michałowic (granica austriacko-rosyjska), a stamtąd pocztą Królestwa Polskiego do Warszawy. Istnienie tego traktu, mimo uzyskania przez Kraków połączenia kolejowego z Warszawą, wynikało stąd, że trasa ta cieszyła się dużym powodzeniem podróżnych, którzy udawali się do miast i miasteczek na trasie Kraków-Kielce-Radom, zaś miejscowości te były znacznie oddalone od "Warszawsko Wiedeńskiej Kolei". Kraków miał z Michałowicami codzienne połączenie obsługiwane w różnych okresach (w zależności od frekwencji podróźnych i ilości przewożonych przesyłek) przez kursujące po tym trakcie Mall Poczta, Karyolkę (jednoosiowy lekki wózek pocztowy - jedno konny - do przewożenia listów i małych pakunków, pocztę konną i posłańczą.

W latach 70-tych ubiegłego wieku kursowała także poczta osobowa na trasie Kraków-Stary Sącz oraz Kraków-Nowy Targ. Oba trakty były czynne sezonowo do Starego Sącza w lecie (tylko w latach 1881, 1883 przez cały rok), a do Nowego Targu w zimie. Uruchomienie tych poczt było następstwem wcześniejszego odkrycia uzdrowisk podkarpackich, a w szczególności ich leczniczych właściwości, które skłaniały ludzi do wyjazdów "do wód". Żywo rozwijające się zainteresowania w uprawianiu turystyki i sportu zachęcały także do wyjazdów w Tatry. Uruchomienie dylizansów na tych trasach umożliwiło także przewożenie listów, przesyłek pieniężnych i małych pakunków. Także w latach 70-tych ubiegłego wieku zaistniała potrzeba uruchomienia traktu pocztowego na trasie Kraków-Wadowice. Na trasie tej kursowała poczta osobowa przewożąc zarazem przesyłki pocztowe. Rozwój i aktywizacja gospodarcza podkrakowskich miasteczek i wsi spowodowały, że Główny Poczta Amt w Krakowie zdecydował się uruchomić w latach 70-tych XIX w. pocztę posłańczo-wozową przewożącą wyłącznie listy i przesyłki pieniężne na trasie Kraków - Liszki - Czernichów. (cdn)

ARTUR MARSY

TABOR SZLAKÓW PKP (6)

8. ELEKTRYCZNY ZESPÓŁ TRAKCYJNY EW 51 (c.d.)

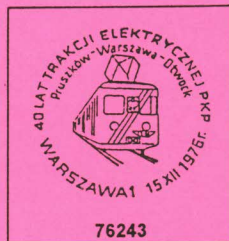
Pod koniec lat 70-tych wszystkie EW 51 zostały skreślone z inwentarza PKP. Obecnie pojedyncze wagony tych jednostek można jeszcze spotkać w pociągach sieciowych, a jedyny zachowany w całości EW 51 - 36 znajduje się w MD Warszawa Grochów.

Jednostki EW 51 były nierozłącznie związane z pierwszą zelektryfikowaną linią Pruszków - Warszawa - Otwock, na której od dnia 15 grudnia 1936 roku obsługiwały ruch podmiejski. Z okazji 40-lecia trakcji elektrycznej udekorowane czoło EW 51 widnieje na stemplu okolicznościowym (nr 76243) stosowanym w UPT Warszawa 1 w dniu 15.12.1976. Dokładnie dziesięć lat później 50-tą rocznicę wprowadzenia trakcji elektrycznej na PKP uczczono kartą pocztową (Cp 939) oraz stosowanym w UPT Warszawa 4 stemplem (nr 86317; SO-7/86) przedstawiającymi charakterystyczny profil EW 51. Ponadto ten EZT znalazł się również na dodruku (NO-3/86) z okazji analogicznego jubileuszu Lokomotywni Warszawa Grochów, w której stacjonowały wszystkie EW 51.

W dniu 28.02.1978 w serii "Koleje polskie" został wydany znaczek (nr 2399) ukazujący elektryczny zespół trakcyjny EW 51 na tle dworca kolejowego w Otwocku. Motyw EW 51 z tego znaczka posłużył projektantowi stempla okolicznościowego (nr 85205) stosowanego 22.07.1985 w UPT Elbląg 1 z okazji elektryfikacji linii Malbork - Elbląg. W tym



85205



76243



Cp 939



86317

przypadku ani wizerunek EW 51, ani data stosowania stempla nie mają zbyt dużo wspólnego ze wspomnianą okazją. Elektryfikacja liczącego 29 km odcinka Malbork - Elbląg została zakończona 20.07.1985 roku, a inauguracyjnym pociągiem elektrycznym był EN 57.

9. ELEKTRYCZNY ZESPÓŁ TRAKCYJNY EW 54.

Elektryczny tabor PKP po wojnie przedstawiał się nader skromnie, dlatego aby sprostać potrzebom Warszawskiego Węzła Kolejowego w 1947 roku podpisano umowę ze szwedzkim koncernem ASEA na dostawę 44 elektrycznych zespołów trakcyjnych (EW 54) oraz 8 lokomotyw elektrycznych (EP 03). Pierwsze trzy jednostki zostały dostarczone w grudniu 1950 roku, a następne w latach 1951-53. EW 54, w przeciwieństwie do EW 51, miał symetryczny układ wagonów: rozrządzczy + silnikowy + rozrządzczy. Każdy jego wagon miał po każdej stronie trzy pary drzwi, co miało przyspieszyć wsiadanie i wysiadanie pasażerów podróżujących na krótkich podmiejskich trasach. Poza tym od innych EZT z tego okresu, a zwłaszcza od EW 53 - podobnej jednostki budowanej w PAFAWAG-u w latach 1954-56, EW 54 odróżniał się karbowanymi, a nie gładkimi bokami pudła. Wszystkie EW 54 stacjonowały w MD Sochaczew do początku lat 80-tych, kiedy zostały skreślone z inwentarza PKP. Obecnie kilka całych, choć przemalowanych jednostek można jeszcze spotkać jako pociągi sieciowe lub gospodarce.

Elektryczny zespół trakcyjny EW 54 został przedstawiony na jednym walorze filatelistycznym - znaczku (nr 699) wydanym 26.01.1954 roku w serii "Elektryfikacja kolei".



699

POSZUKUJESZ
CIEKAWEGO
TEMATU ?

Wybierz tramwaj!



KRAJOWA WYSTAWA FILATELISTYCZNA



Czy wiecie, skąd wzięła się nazwa "tramwaj"? W pierwszej połowie XIX wieku pewien Anglik nazwiskiem Outram, wpadł na pomysły położenia torów kolejowych na ulicach miasta, uruchamiając w ten sposób po raz pierwszy na świecie publiczną komunikację miejską. Została nazwana "Outram-way" czyli "droga Outrama". Z czasem dwie pierwsze samogłoski zanikły w potocznej mowie i pozostał "tram-way" czyli swojsko brzmiący tramwaj.



1

Zamieszczone obok znaczki i stemple to tylko skromny fragment tego, co wydały do tej pory rozmaite poczty na świecie. Już tylko ten materiał ukazuje bogactwo konstrukcji i rozwiązań technicznych; od tramwaju konnego począwszy /1,16/, a skończywszy na jednostkach przeznaczonych do szybkiej komunikacji miejskiej - podmiejskiej /6,13/. Choć dzisiaj już nie ma tramwajów parowych /9/, to do dnia dzisiejszego zachowały się w normalnej eksploatacji tak unikalne rozwiązania jak tramwaje kablowe /15/ czy zębate /5/. Do popularnych konstrukcji należały onegdaj tramwaje piętrowe /10,11/, zwłaszcza w Anglii i Australii. W I połowie naszego stulecia budowano także wagony tramwajowe poruszane silnikami spalinowymi /7/. Dzisiaj tylko od "święta"



13



11



10

20 JUL '84



3

wyruszają na miejskie trasy muzealne wozy przypominając czasy dawnej świetności /2,4/.

Tramwajem można także przewozić pocztę /10,12/.

Zapewniamy, że historia tramwaju jest równie interesująca jak kolei. Poddajemy pod rozwagę Kolegom wystawcom kolejny (po metrze) temat niewykorzystanej szansy.



4



5



6

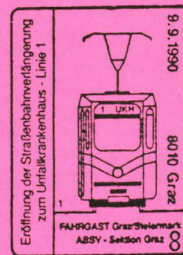


7

/KZ/



9



5c, 1990

8010 Graz

KATALOG

Michel
 znaczków z motywem
 kolejowym
16 do roku 1984

EKWADOR

ECUADOR cd.

DIENSTMARKEN

1946 - 158 P ()

ZWANGSZUSCHLAGSMARKEN

1924 - 17 P ()
 1924 - 18 P ()
 1936 - 30 P ()
 1936 - 31 P ()
 1936 - 35 P ()
 1937 - 38 P ()
 1940 - 43 P ()
 1940 - 44 P ()
 1940 - 46 P ()
 1942 - 53 . ()
 55 . ()

ERYTREA WŁOSKA

ITALIENISCH ERITREA

1930 - 160 . ()
 1936 - 244 . ()
 249 . ()

ETIOPIA

'ATHIOPHEN

1931 - 177 . ()
 1936 - 187 . ()
 1955 - 341 . ()
 1965 - 508 . ()
 509 . ()
 512 . ()
 1967 - 552/54 S=3 ()
 1972 - 697 . ()
 698 . ()
 1979 - 1014 . ()
 1983 - 1157 . ()

FALKLANDY

FALKLAND - INSELN

1949 - 98 . ()

ABHANGIGE GEBIETE -

ALLGEMEINE AUSGABEN

1945 - 14 . ()

FERNANDO POO

1962 - 207 . ()

FIDŻI

FIDSCHI

1949 - 116 . ()
 1954 - 133 . ()
 1976 - 348/51 S=4 ()

FILIPINY

PHILIPPINEN

1955 - 592 P ()
 1959 - 630 . ()
 631 . ()
 1966 - 810 P ()
 = Blok P ()
 1969 - 892/94 S=3 ()
 1970 - 915/17 S=3 ()
 1971 - 966 . ()
 1974 - 1091 . ()
 1978 - 1226 . ()
 = Blok P ()
 1978 - 1232 P ()
 1984 - 1620 P ()

FUDŻEJRA

FUDSCHAIRA

1969 - 333/40 S=8 ()
 1971 - 635/39 S=5 ()
 1971 - 640 P ()
 = Blok P ()
 1971 - 641 P ()
 = Blok P ()
 1972 - 1289 . ()

GABON

GABUNISCHE REPUBLIK

1966 - 250 P ()
 1967 - 269 P ()
 1973 - 493 P ()
 = Blok P ()
 1975 - 556/59 S=4 ()
 1975 - 562 P ()
 1978 - 651 P ()
 1978 - 688 P ()
 1981 - 777/79 S=3 ()
 1981 - 780/82 S=3 ()
 = Blok P ()
 1981 - 783/85 S=3 ()
 = Blok P ()
 1983 - 846 P ()
 1984 - 915 . ()

GAMBIA

1949 - 143 . ()

GHANA

1957 - 10 . ()
 1959 - 54 . ()
 1963 - 162/65 S=4 ()
 1965 - 227 . ()
 1967 - 288 . ()
 1978 - 783/86 S=4 ()

GÓRNA WOLTA

OBERVOLTA

1973 - 440/44 S=5 ()
 1973 - 445 P ()
 = Blok P ()
 1975 - 557/61 S=5 ()
 1975 - 562 P ()
 = Blok P ()
 1979 - 755/58 S=4 ()
 1979 - 759 P ()
 = Blok P ()
 1980 - 780/81 S=2 ()
 1981 - 831/33 S=3 ()

GRENADA

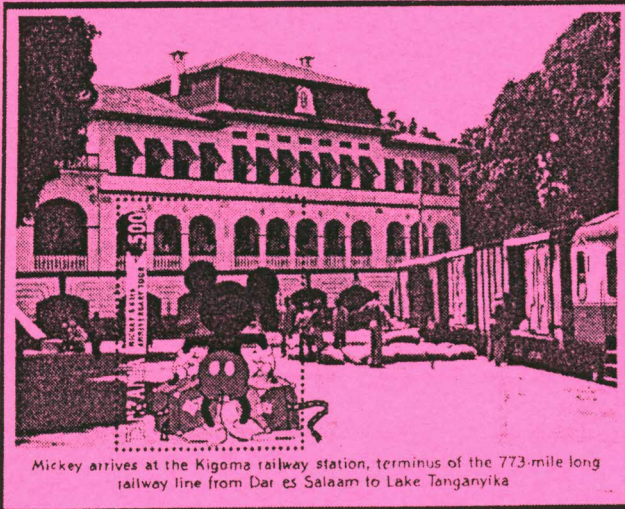
1949 - 139 . ()
 1970 - 363 . ()
 1970 - 365 . ()
 366 . ()

nowości

- 1990. . . - CHINY; [] 1 zn. z serii /3/ poc. spalinowy.
- 1993.05.07 - TADŻYKISTAN; [Mi 12 i 14] 2 zn. z nadrukiem na zn. ZSRR Mi6177 - 10,15R.
- 1993.08.06 - JUGOSŁAWIA; [Mi 2556] nadruk nowej wartości /20Din/ na znaczku Mi 2422 /2 odmiany ząbkowania/.
- 1993.11.10 - ZJEDNOCZONE EMIRATY ARABSKE; [Mi 421 i 423] 2 zn. z serii /4/ "Transport kontenerowy i port w Dubai" 50Fils, 2Dhs - tory i poc. towarowy.
- 1993. . . - MONGOLIA; [] 2 bloki "Nowoczesne środki transportu" 2 x 200Tu /zn.w bloku: złoty i srebrny/.
- 1994.01.16 - WIELKA BRYTANIA - WYSPA MAN; [Mi 586] 1 zn. z serii /10/ "Turystyka" 24p - parowóz wąskotorowy.
- 1994.06.17 - AUSTRIA; [] 2 zn. "100-lecie Gailtalbahn i Murtal-bahn" 5,50; 6S - parowozy i spalinowe wagony silnikowe.
- 1994. . . - CHILE; [] 1 zn. 80Centavos - tabor metra w Santiago de Chile.
- 1994. . . - DOMINICA; [] 2 zn. /w parce/ "Wystawa Filatelistyczna w Hongkongu" 2 x 65c - m.in. kolej górska i zębata.
- 1994. . . - GHANA; [] 2 zn. /w parce/ "Wystawa Filatelistyczna w Hongkongu" 2 x 200C - tramwaj, parowóz, metro.
- 1994. . . - NAMIBIA; [] 1 zn. z serii /3/ 65C - tory i poc. towarowy w porcie Walfishbay.
- 1994. . . - TANZANIA; [] 1 blok "65-te urodziny Myszki Mickey" 500Sh - Mickey na st.kolejowej w Kigoma.

★ UWAGA: znaczki SAHARY ujęte w IBT nr 18 i 21 są wydaniem prywatnymi i jako takie nie będą ujęte w katalogach.

★ UZUPEŁNIENIE do nowości z IBT 24;
MADAGASKAR - dopisać zn. o nom. 575 FMG.



Mickey arrives at the Kigoma railway station, terminus of the 773-mile long railway line from Dar es Salaam to Lake Tanganyika

Z KOLSPO CZYŚCIEJ

Miło nam poinformować Kolegów, że jubileuszowe spotkanie w Łodzi finansowo sponsoruje Zespół Usługowo - Wytwórczy KOLSPO Sp.z o.o. z Warszawy, ul. Konwiktorska 6. Naszym Dobrodziejem jest Prezes firmy, mgr Maciej Kosiński. Spółka KOLSPO m.in. opiekuje się dworcem PKP Łódź Kaliska, dbając o czystość i ogólny porządek. Na spotkaniu będą do nabycia karty z ilustracjami Łodzi Kaliskiej i reklamą KOLSPO - jak obok.

Możemy potwierdzić informację z poprzedniego numeru o stosowaniu datownika okolicznościowego z okazji Europejskiej Konferencji Rozkładów Jazdy Pociągów Pasażerskich. Stempel będzie stosował up. Warszawa 1 w dniu 21 września.

Z ilustracji wynika, że lokomotywą ciągnącą pociąg jest prawdopodobnie elektrowóz pośpieszny EP 09, wszelako dokładnej identyfikacji niechaj dokonają Koledzy wyspecjalizowani w tej tematyce.



Za jedyne 600 \$...



można było stać się właścicielem listu z 1864 roku nadanego z Warszawy do Białegostoku, wystawionego na aukcji nowojorskiej firmy Cherrystone Stamp Center, Inc. w lutym br. Fragment owego listu prezentujemy obok. Na cenę duży wpływ miał fakt, że przesyłkę ofrankowano "Polską nr 1".

Znaczek skasowano stemplem 4-ro obrączkowym DP (Dworzec Praga), dodatkowo przystawiając miejscownik "Dworzec Praga... Ekspedycja Poczta..." w kolorze czerwonym. Walor marzeń. /Za "Filatelistyką" 4/94, s.129/.

"Wykaz..." - 92/93 - gotowy!

Zapowiadaliśmy na początku roku druk kolejnego klubowego "Wykazu polskich znaków pocztowych i wydań niepocztowych z komentarzem" za ostatnie dwa lata. Zupełnie nieoczekiwanie okazało się, że nasz klubowy Kolega ze Szczecina, Jacek Plewnia posiada nowoczesny zakład poligraficzny i zgodził się w/w wydawnictwo wykonać. "Wykaz..." wydano w formacie A5, po raz pierwszy z kolorową okładką. Jakość druku oraz ilustracji - doskonała. Koledzy, którzy przyjadą na spotkanie będą mogli "Wykaz..." odebrać osobiście. Jackowi Plewni dziękujemy za życzliwość oraz terminowe i solidne wykonanie usługi.

to tematyka, w której specjalizuje się nasz nowo przyjęty Kolega (dyżurny ruchu) Wiesław Matelski, zamieszkały w Strzażkowie 62-420, [redacted]. Pragnie nawiązać kontakt z innymi, interesującymi się także tą problematyką.

Pociągi pancerne ...

Strzażkowie 62-420, [redacted]. Pragnie nawiązać kontakt z innymi, interesującymi się także tą problematyką.

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. 155 egz. ● Cena 6000 zł