

POLSKI ZWIĄZEK FILATELISTÓW  
ZARZĄD OKRĘGU W BYDGOSZCZY

# *Ilustrowany Biuletyn Tematyczny*



*Klub  
Zainteresowań*



26



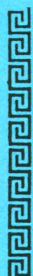
4  
grudzień  
1994


ROK  
VII

*Kolejnictwo*

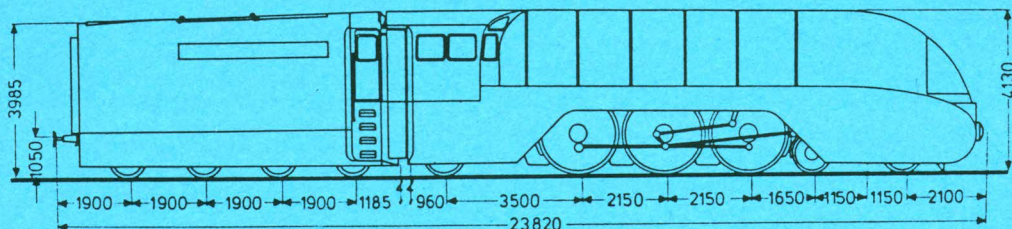
• PISMO FILATELISTÓW TEMATYKÓW KOMUNIKACJI SZYNOWEJ •

## KLUB MA 10 LAT



 **DZIEŃ  
KOLEJARZA**  
**LUBLIN 1 —**  
**— 08.09.1984**

Gdy biuletyn dotrze do Kolegów, minie okrągłe 10 lat od utworzenia naszego klubu. Oficjalnym znakiem rozpoznawczym KZ PZF \*KOLEJNICTWO\* jest sylwetka najpiękniejszego, najszybszego i najśłynniejszego polskiego parowozu pociągowego typu \*Pacific\* Pm36.1. Jest więc okazja, żeby przypomnieć znaki pocztowe oraz nieco informacji dotyczących tej lokomotywy. O początkach klubu piszemy na str.4.



# 25. *Oprawa godna jubileuszu*

spotkanie w Łodzi przeszło do historii. Bez wątpienia zapisze się w sposób szczególny w klubowej kronice. A jest to zasługą przede wszystkim Kolegów; IRENEUSZA KOŁACIŃSKIEGO oraz STANISŁAWA KĘDZIORA, którzy nie szczędząc sił i czasu nadali naszemu spotkaniu oprawę, jakiej dotąd nie miało jeszcze żadne z nich.

W Ośrodku Kultury "Górna" już od 14 września czynna była wystawa filatelistyczna (pokaz), na którą użyczyli swe eksponaty; Janusz i Zbigniew Koputowie z Lublina oraz Artur Marsy z Wrocławia. Na poboczach sali można było obejrzeć szyldy kolejowe (metryki fabryczne i oznaczenia parowozów) oraz fotografie pochodzące ze zbioru Macieja Wypycha z Łodzi. Krzysztof Jeżak (również łodzianin), zaprezentował modele redukcyjne taboru kolejowego wykonane z kartonu.

Kilka dni przed spotkaniem Kol.St.Kędziór udanie zadebiutował przed kamerami regionalnej telewizji łódzkiej, przedstawiając w pięciominutowym wystąpieniu nasz klub, jego działalność i wystawę, o której mowa wyżej. W dniu spotkania lokalne radio łódzkie również wyemitowało kilkuminutową wzmiankę o podobnej treści, zaś Dziennik Łódzki zamieścił na jednej ze szpalt obszerny artykuł poświęcony historii kolei, wystawie oraz jubileuszowemu spotkaniu KZ PZF "Kolejnictwo".

Zarząd Klubu w imieniu wszystkich Członków składa obu Kolegom serdeczne podziękowanie.

Przypominajmy, że SPONSOREM naszego łódzkiego spotkania była firma KOLSPÓ (sp. z o.o.) z Warszawy, świadcząca m.in. usługi w zakresie utrzymania porządku i czystości na obiektach kolejowych. Na imprezie obecny był p.Andrzej Górniak, w-ce prezes KOLSPÓ, który nadzoruje działalność firmy na Dworcu PKP Łódź Kaliska (stąd ów motyw na okolicznościowych kartach).

Prezesom; mgr MACIEJOWI KOSIŃSKIEMU, ANDRZEJOWI GÓRNIKOWI Zarząd Klubu dziękuje za finansowe wsparcie w organizacji naszego spotkania. A oto najważniejsze sprawy, które omówiono.

✿ **nowy regulamin klubowy** wkrótce! Ten, opracowany w 1985 roku w znacznym stopniu uległ deaktualizacji. Pierwsze "czytanie" nowej wersji regulaminu nastąpi na najbliższym spotkaniu. Po jej zatwierdzeniu przez zarząd klubu, każdy Członek otrzyma nowy regulamin wraz z biuletynem.

✿ **lista wieczysta członków KZ PZF "KOLEJNICTWO"**. Od dawna zapowiadana, powinna trafić do Kolegów już w marcu. Będą na niej umieszczeni wszyscy Członkowie, także Ci, którzy z rozmaitych powodów już nimi nie są. Lista będzie wyłącznie wykazem adresów, z podziałem na Członków byłych i aktualnych wraz z uwzględnieniem wieku.

✿ **ankietyzacja**, czyli kto, co zbiera. Niektórzy Koledzy sugerowali, aby wraz z publikacją listy Członków, zamieścić dodatkowo informacje o tematyce zbieranych walorów. Ponieważ taka wersja listy szybko by się zdeaktualizowała, powzięto pomysł rozesłania wraz z jednym z biuletynów specjalnej mini ankiety. Każdy, kto odeszła by ją wypełnioną z powrotem, byłby ujęty w wykazie osób, których zainteresowania publikowanoby cyklicznie w IBT. Wzór takiej ankiety zostanie również poddany dyskusji na wiosennym spotkaniu. Uwagi i sugestie Kolegów będą mile widziane.

✿ **abonament**. Ostatecznie ustalono, co następuje. Klub zabezpieczy dla każdego Członka, po jednej przesyłce zwykłej (lub każdą inną ilość wg indywidualnego zgłoszenia) tych wydawnictw, których emitentem będzie klub oraz tych pozostałych, których podejmy się dostarczyć klubowi nasi Koledzy. W przypadku braku chętnych podjęcia się takiej inicjatywy, każdy będzie zmuszony polegać wyłącznie na własnej operatywności, wysyłając do określonego urzędu pocztowego własne przesyłki. Zatem przy publikacji każdego datownika zaznaczmy, czy będzie on osiągalny w abonamencie, czy też należy go pozyskać we własnym zakresie.



## DO ZOBACZENIA W TORUNIU!

Tym razem spotkamy się wiosną

25 marca 1995 r.

w grodzie Kopernika. Szczegóły w następnym biuletynie.

## NASZ CZŁOWIEK W NAJWYŻSZYCH WŁADZACH PZF

Miło nam zakomunikować, że Kol. Janusz Koput, członek naszego klubu i b.przewodniczący, został wybrany przez XVI Zjazd w Bydgoszczy skarbnikiem Zarządu Głównego. Gratulujemy i mamy nadzieję, że przy pełnieniu tej odpowiedzialnej funkcji, Kol. J. Koput będzie pamiętał o naszym klubie.

## NAGRODA IM. ST. KAMLERA DLA KOLEGI Z KIELC

Informujemy, iż nasz klubowy Kolega Zdzisław Barucha z Kielc, otrzymał Nagrodę im. St. Kamlera za opracowanie i wydanie monografii pt. "Nalepki pocztowe miasta Kielce 1960-1993". Choć praca ta nie jest poświęcona kolejnictwu, przyjemnie nam odnotować każdy przejaw aktywności naszych Członków. Składamy gratulacje.

## medale ☆ wystawy ☆ pokazy

☆ 1994.04.29-05.01 CIECHOCINEK, WF III stopnia z okazji I Konferencji Naukowej Polskiej Akademii Filatelistyki oraz zakończenia III Studium Filatelistyki PZF.

● Artur MARSY z Wrocławia za eksp. "KOLEJNICTWO", medal POZŁACANY.

☆ 1994.05.21-28 GLIWICE, WF III stopnia "Gliwice'94".

● Franciszek SOŁGA z Tarnowskich Gór, eksp. "LOKOMOTYWY", kl. HONOROWA.

● Julian ŚWITLICKI z Rudy Śląskiej za eksp. "ROZWÓJ KOLEJNICTWA", medal SREBRNY.

☆ 1994.06.01-08.31 ŻNIN, Pokaz Filatelistyczny z okazji 100-lecia Żnińskiej Kolei Powiatowej.

● Leszek WINCENCIAK z Chodzieży, eksp. "KOLEJE ŻELAZNE".

● Kazimierz ZWOLIŃSKI z Torunia, eksp. "ŚWIAT KOLEI SZYNOWEJ".

☆ 1994.09.14-24 ŁÓDŹ, Pokaz Filatelistyczny z okazji XXV Spotkania KZ PZF "Kolejnictwo".

● Janusz KOPUT z Lublina, eksp. "STEMPLE I ERKI POCZTY DZIAŁAJĄCEJ NA TERENACH KOLEJOWYCH POLSKI".

● Artur MARSY z Wrocławia, eksp. "KOLEJNICTWO".

☆ 1994.09.16-20 TARNOWSKIE GÓRY, Okręgowa WF z okazji 45-lecia zorganizowanej filatelistyki na ziemi tarnogórskiej oraz "Dni Gwarków Śląskich".

● Franciszek SOŁGA z Tarnowskich Gór, eksp. "LOKOMOTYWY", kl. HONOROWA.

● Julian ŚWITLICKI z Rudy Śląskiej za eksp. "ROZWÓJ KOLEJNICTWA", medal BRAZOWY.

☆ 1994.09.23-27 BYDGOSZCZ, Krajowa WF pod hasłem "Osiągnięcia PZF - 1990-1994" z okazji XVI Zjazdu PZF.

● Wojciech BARTOSZEWICZ z Bydgoszczy za eksp. "WĘZEŁ BYDGOSKI, POCZTA DWORCOWA I AMBULANSOWA", medal DUŻY POZŁACANY.

● Stanisław SKONECKI z Gdyni za eksp. "STEMPLE POCZTOWE W ZABORZE PRUSKIM" (także kolejowe), medal POZŁACANY.

● Kazimierz ZWOLIŃSKI z Torunia za eksp. "DROGI KOLEJOWE", medal DUŻY SREBRNY.

● Krystian ŻURAWSKI z Chełmży za "VADEMECUM FILATELISTY - KOLEJNICTWO", kl. literatury, medal SREBRNY.

● Zarząd Okręgu PZF w Bydgoszczy, kl. pozakonkursowa, "ILUSTROWANY BIULETYN TEMATYCZNY" - pismo filatelistów tematyków komunikacji szynowej, n-ry 9-25 oraz "WYKAZ POLSKICH ZNAKÓW POCZTOWYCH I WYDAŃ NIEPOCZTOWYCH Z KOMENTARZEM" (z kolejnictwa) za lata 1990/91 i 1992/93.

# NA POCZĄTKU BYŁ JANUSZ KOPUT...

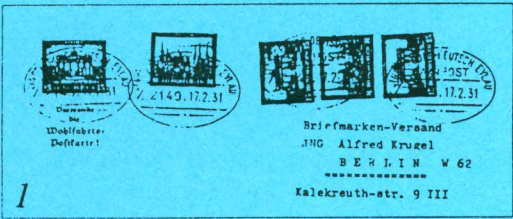
Tak można by rozpocząć historię naszego klubu. Jesienią 1984 roku, wokół Kolegi Koputa zaozęka się formować grupa filatelistów, która za cel postawiła sobie utworzenie klubu zbieraczy znaków pocztowych o tematyce kolejowej. 10 grudnia inicjatywa przybrała konkretny kształt; powołano do życia Klub Zainteresowań PZF "KOLEJNICTWO". Koledzy z Lublina dokonali pierwszych zasadniczych działań; rozpropagowali w prasie filatelistycznej, kolejowej i lokalnej informację o powstaniu klubu, opracowali regulamin, wykonali deklaracje członkowskie, które już wkrótce rozpoczęto rozyskać pierwszym zgłaszającym się.

Warto przypomnieć, że deklaracja z numerem 1 należy do Kol.Koputa (jakżeby inaczej!), następna z "2" była złożona przez Romana Pukniela. Obie zarejestrowano z datą 3 stycznia 1985 r. Trzecim Kolegą był Robert Urbanek (7.01.1985). W pierwszej dziesiątce znalazło się aż sześcioro filatelistów z Lublina. Deklaracja z numerem 100 wpłynęła do klubu już 4 października 1986 r. Jej posiadaczem jest Kol.Zbigniew Wilczek z Bydgoszczy. Do tej chwili w klubowym rejestrze uzbierało się dokładnie 180 deklaracji. Tylu członków "przewinęło się" przez nasz klub. Aktualnie KZ PZF "KOLEJNICTWO" zrzesza 120 Kolegów (w tym 2 Panie!).

Dorobek klubu można uznać za przyzwoity, wymieniając chociażby; 26 numerów biuletynu, 25 spotkań ogólnopolskich, wydanie "Katalogu polskich znaków pocztowych z kolejnictwa" oraz 6-ciu "Wykazów..." stanowiących bieżący aneks do katalogu, "Vademecum filatelisty - kolejnictwo" a także 145 medali, którymi wyróżniono ekspozycje klubowych Kolegów na wielu wystawach krajowych i zagranicznych. Wymiernym efektem zaangażowania sporej liczby członków jest 15 datowników okolicznościowych oraz 17 walorów - całości, tworzących filatelistyczną dokumentację tej działalności.

Dzieło zapoczątkowane przez lubelskich filatelistów, trwałe wpisało się (i wpisuje nadal) w pejzaż polskiej filatelistyki. Po Lublinie, siedziba klubu została z dniem 1 stycznia 1994 roku przeniesiona do Bydgoszczy. Po roku działania pod nowym adresem można stwierdzić, iż współpraca z Zarządem Okręgu i Jego Prezesem, prof.Zygmuntem Wiatrowskim układa się pomyślnie, z wzajemną życzliwością i obopólnym zrozumieniem, co dobrze rokuje dalszemu rozwojowi naszego klubu.

Krystian Żurawski  
PRZEWODNICZĄCY



## FAŁSZERSTWA



J.Adamczyk w publikacji zamieszczonej w "Filatelistyce" 7/8/1994 "Uwaga - fałszerstwa!" przedstawia rozmaite rodzaje fałszerstw,

z którymi zetknął się w czasie swej filatelistycznej działalności.

Na ilustr.1 pokazano sfakszowaną przesyłkę ostemplowaną oryginalnym datownikiem niemieckiego ambulansu (2). Ilustr.3 ujawnia fałszerstwo dodatkowego stempla formacyjnego - "Pociąg pancerny/Paderewski". Ponieważ pieczęcie tego rodzaju były w oryginale dość prymitywne, stąd pokus na wykonania fałszyfikatów. Z uwagi na wysokie ceny takich walorów, fałszerstwo tym bardziej niebezpieczne.



# 2 metry średnicy...

posiadały koła napędowe parowozu Pm 36.1. Niewielu z tych, którzy dziś mogą parowozu obejrzeć tylko na fotografii lub pomnikach techniki uzmysławia sobie, jakiego rzędu są to wielkości. Unacznia to ilustracja obok w sposób dość sugestywny. Kolejarz o wzroście 170 cm "w czapce" nie wygląda na tym tle zbyt imponująco. Podczas jednego pełnego obrotu koło pokonywało odległość 6 metrów i 28 cm.



Parowóz Pm 36.1 w otulinie aerodynamicznej stanowi niezwykle interesujący obiekt polskiego kolejnictwa, chociażby ze względu na fakt, że został wykonany w jednym, jedynym egzemplarzu. W latach 30-tych naszego stulecia w pogoni za zwiększaniem prędkości, zaczęto nadawać parowozom opływowe kształty, co miało także m. in. przyczynić się do poprawy wskaźników eksploatacyjnych. Otuliny zmniejszając nawet o 50% opory powietrza, nie były w stanie uporać się jednak z "nieuleczalną chorobą" wszystkich parowozów - żenująco niską sprawnością silnika parowego wynoszącą średnio tylko ... 6%. Z 1 tony węgla aż 940 kg ulatywało z dymem, co mimo wszystko nie przeszkadzało w osiągnięciu imponujących jak na owe czasy prędkości dochodzących i przekraczających 140 km/h. Taką właśnie prędkość mógł rozwinąć Pm 36.1. Podkreślmy; było to w roku 1936. Dziś w PKP taką chyżość może osiągnąć tylko jedna lokomotywa elektryczna z serii EP 09, skierowana do normalnej eksploatacji zaledwie kilka lat temu. To najlepiej obrazuje potęgę polskiego przemysłu parowozowego prawie 60 lat temu.

Polska konstrukcja posiadająca prócz otuliny wiele innowacyjnych rozwiązań, należała do ścisłej czołówki światowej, a złoty medal na Międzynarodowej Wystawie Techniki i Sztuki w Paryżu w roku 1937 potwierdził tę opinię.

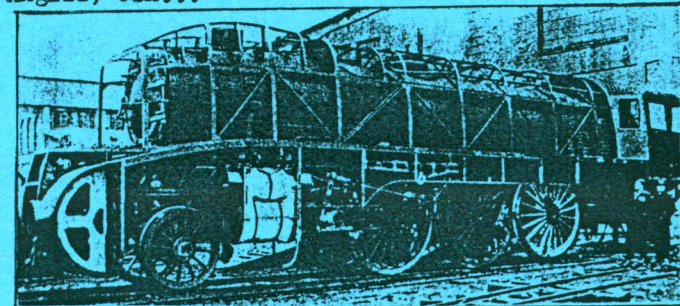
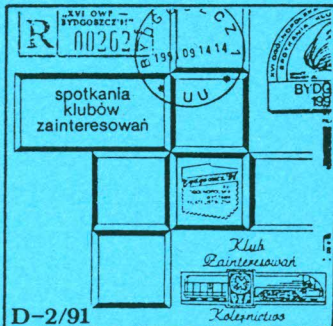
Można więc przyjąć, że wybór właśnie tego parowozu jako symbolu i znaku rozpoznawczego KZ PZP "Kolejnictwo", był wyborem trafnym.

Parowóz Pm 36.1 został ukazany na znaczku nr 2398, datowniku okolicznościowym 84 243 oraz do-druku D-2/91 z okazji XVI Ogólnopolskiej WF w Bydgoszczy w 1991 roku.

Tekst w ramach oraz fotografia ukazująca pa-

rowóz Pm36-1, z numerem fabrycznym 662, był obudowany otuliną opływową, zaprojektowaną w Instytucie Aerodynamicznym Politechniki Warszawskiej, przy współdziałaniu profesora Kazimierza Zembrzkiego. W wyniku wielu badań i prób modelu w tunelu aerodynamicznym, ustalono że zastosowanie otuliny zmniejszyło opory powietrza o 48%. Otulina obejmowała całą konstrukcję parowozu i tendra (z wyjątkiem kół napędnych), urządzenia ciegłowe z przodu, połączenie parowozu z tendrem. Skrzynia węglowa tendra była również zamykana od góry, a klapy wlewów wody były otwierane z budki maszynisty. W celu dostępu do różnych części i podzespołów w otulinie były zamykane klapy na zawiasach; na przodzie parowozu w otulinie zastosowano dwudzielne drzwiczki umożliwiające dostęp do dymnicy i drugie - umożliwiające dostęp do haka ciegłowego. Otulina opływowa była wykonana z blach umocowanych do szkieletu z kątowników. Ze względu na kształt otuliny dymnica była u góry skośnie ścięta.

W roku 1936 Biuro Konstrukcyjne Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce przy konsultacji profesora Antoniego Xięzopolskiego, opracowało doświadczalną serię parowozu pośpiesznego do prowadzenia lekkich pociągów ekspresowych o masie do 300 t z prędkością 120 km/h, składającą się zaledwie z dwóch egzemplarzy. W historii polskiego kolejnictwa nie odegrały one jednak tak wielkiej roli jak parowozы innych polskich serii, gdyż ich charakterystyki techniczno-eksploatacyjne nie odpowiadały potrzebom przewozowym.



# KLUB ZAINTERESOWAŃ CRACOVIANA



## POCZTA W KRAKOWIE W DOBIE WPROWADZANIA KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ 131

**P**ocząwszy od 1881 r. trasę tą przedłużono do Przegini. W miejsce kursującej na trakcie Cieszyńskim poczty, (która w czasie uległa likwidacji), otwarto nowy trakt pocztowy łączący Kraków z Oświęcimiem przez Skawinę, Brzeźnicę i Zator. Trakt ten był obsługiwany przez pocztę posłańczo-wozową przewożącą listy i pieniądze. Wreszcie w 1891 r. w związku z koniecznością zapewnienia łączności między Głównym Urzędem Pocztowym i Telegraficznym w Krakowie, a nowo otwartymi w Zwierzyńcu i Łobzowie urzędami pocztowymi postanowiono, że te wciąż jeszcze odległe od Krakowa miejscowości będzie obsługiwała poczta posłańczo-wozowa.

### KRAKÓW DWORZEC - KRAKÓW 2

**10** lat bez mała od chwili kiedy z Krakowa do Mysłowic wyruszył pierwszy pociąg, 25 lutego 1856 r., otwarto urząd pocztowy na dworcu kolejowym w Krakowie. Do tej pory kolejową ekspedycją poczty zajmował się Główny Pocztaamt w Krakowie gromadząc w tym względzie bogate doświadczenie. W nowo tworzonym urzędzie pocztowym, niewątpliwie brano ten fakt pod uwagę przy obsadzaniu stanowisk i do pracy kierowano pracowników którzy dotychczas byli zatrudniani bezpośrednio przy ekspediowaniu poczty kolejną. Dworcowy urząd pocztowy nie od razu stał się organizacyjnie i personalnie samodzielnym urzędem, a o jego odrębności decydowała jedynie specyfika działania oraz, co jest związane z koniecznością dokumentowania obiegu pocztowego, własny datownik pocztowy (spotykany na pierwszych znaczkach austriackich).

W początkowym okresie obsada personalna, łącznie z kierownictwem dworcowego urzędu, była ujęta w schemacie stanowisk Głównego Pocztamtu Krakowa. Pierwszym naczelnikiem, któremu oficjalnie powierzono odpowiedzialność za funkcjonowanie poczty na dworcu kolejowym był kontroler Karol Korb. W hierarii władz pocztowych w Krakowie zajmował on miejsce bezpośrednio po naczelniku Głównego Pocztamtu. W 1869 r. obowiązki po Karolu Korbie przejął kontroler Franciszek Günther. W ramach dokonującej się reorganizacji poczty w Krakowie w 1875 r. urząd pocztowy na dworcu kolejowym uzyskuje pełną samodzielność jako urząd erarialny a jego pierwszym naczelnikiem został nadkontroler Franciszek Astleithner. W następnych latach stanowisko naczelnika urzędu pocztowego na dworcu kolejowym w Krakowie pełnili kolejno: nadkontroler

*Ambulanse  
relacji  
Kraków -  
-Wiedeń -  
-Kraków*

K.K.FAHRNDES  
POSTAMT N. 1

24



25



26



27



28



29

K-K FAHRENDES  
POSTAMT № 2

Izydor Lenczowski (1879), nadkontroler Jan FÜRbeck (1885), nadzarządca Edward Engl (1895), nadzarządca Adolf Baumgarten (1904), dyrektor Leopold Korytowski (1906). Ranga dworcowego urzędu pocztowego w Krakowie wzrastała równoległe z nowo powstającymi liniami kolejowymi łączącymi Kraków z odległymi miejscowościami. Na najdłuższej linii kolejowej w Cesarstwie Austriackim biegnącej z Wiednia do Krakowa poczta austriacka w 1850r. uruchomiła "Jeżdżące urzędy pocztowe" (Fahrendespostämter). Nadane im dwa pierwsze numery, w pewnym stopniu symbolizują fakt, zapoczątkowania instytucji ambulansów na linii kolejowej biegnącej do Krakowa. Od 1850 roku na trasie łączącej Kraków z Wiedniem kursowały następujące ambulanse :

ambulans Nr	1	od 1850-08-01	do 1918
- " -	Nr 2	od 1850-08-01	do 1918
- " -	Nr 3	od 1884-05-20	do 1886-10-01
- " -	Nr 6	od 1886-10-01	do 1918
- " -	Nr 7	od 1886-10-01	do 1918
- " -	Nr 5	od 1900-04-18	do 1918
- " -	Nr 202	od 1900-05-25	do 1918
- " -	Nr 203	od 1900-05-25	do 1918

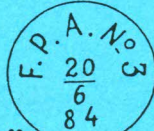
(cdn)

FAHRENDES POSTAMT

36 KRAKAU-WIEN № 3

FAHRENDES POSTAMT

37 WIEN-KRAKAU № 3



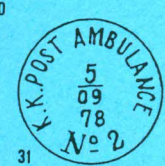
38



50



51



31



32



33



34



35

K.K. FAHRENDES  
POSTAMT № 6

39



40



41



42



43



44



45



46



47



48



49



52



53



54



55

ARTUR MARSY

# TABOR SZLAKÓW PKP (7)

## 8. ELEKTRYCZNY ZESPÓŁ TRAKCYJNY EN 57

W oparciu o sprowadzane z NRD zespoły serii EN 56 w latach 1955-59 opracowano projekt EN 57 - elektrycznego zespołu trakcyjnego przystosowanego do eksploatacji na liniach z niskimi peronami (litera "N" w oznaczeniu serii). W roku 1961 wrocławski PAFAWAG wyprodukował dwie prototypowe jednostki, a rok później uruchomił już produkcję seryjną. Początkowo produkowano dwie wersje EN 57: dalekobiezną - posiadającą w wagonie silnikowym przedział pierwszej klasy oraz podmiejską - wyłącznie z klasą 2. Zespoły dalekobieżne były wytwarzane jedynie przez dwa lata i łącznie PAFAWAG wykonał ich 130 (numery od 1 do 130). Na początku lat 70-tych zostały poddane modernizacji, podczas której zlikwidowano przedział pierwszej klasy. Podmiejska wersja EN 57 była produkowana przez ponad trzydzieści lat (!) i otrzymała numery od 601 do 1825. W tym czasie podlegała licznym zmianom i ulepszeniom, m.in. od numeru 1121 rozpoczęto stosowanie pudeł o gładkich bokach, a od 1611 montowano plastikowe siedzenia.



W roku 1976 wykonano czterowagonową wersję EN 57 dla ruchu na liniach górskich (głównie Kraków - Zakopane), której nadano oznaczenie EN 71. Zastosowanie dodatkowego wagonu silnikowego pozwoliło zwiększyć, potrzebną zwłaszcza w górach, moc całej jednostki. Jedną z zalet zespołów trakcyjnych jest fakt, że z częściowo rozbitych lub spalonych (co zdarzało dość często) jednostek można odłączyć sprawne wagony i zestawić je w nowy zespół. W taki właśnie sposób powstały EN 57 - 201 do 206 oraz niektóre EN 71. W roku 1989 PAFAWAG wraz MD Gdynia Cisowa przeprowadzał próby z energooszczędnym rozruchem tyristorowym, co zaowocowało powstaniem trzech tyristorowych EN 57 o numerach 2001-2003.

Gruntowną modernizację EZT EN 57 przeprowadzono dopiero w roku 1991. Zmieniono m.in. wygląd ściany czołowej zespołu (dwie duże szyby zamiast trzech), upodabniając ją do EW 58. W latach 1991-94 PAFAWAG wykonał 54 zmodernizowane zespoły serii EN 57 (numery kolejne 1900-1953). Część z nich dodatkowo przystosowano do międzymiastowego ruchu *InterReggio* przez dodanie przedziału I klasy i charakterystyczne malowanie pudła.

Łącznie w latach 1961-1994 wyprodukowano 1412 trójczłonów EN 57. Liczba ta stawia

niewątpliwie serię EN 57 na pierwszym miejscu pod względem liczebności na PKP. Charakterystyczną żółto-niebieską sylwetkę EN 57 można obecnie spotkać na całej sieci PKP, wszędzie tam gdzie dotarła już trakcja elektryczna. Najwięcej jest ich w węzle warszawskim (MD Warszawa Grochów, Warszawa Ochota, Sochaczew) - tam trafiły też pierwsze EN 57 z serii podmiejskiej. Serią dalekobieżną na początku stacjonowała w MD Katowice, Kraków Prokocim i Wrocław Gł.

Ogromna liczebność serii EN 57 nie znalazła niestety należytego udokumentowania w wydawnictwach pocztowych. Jedynym walorem przedstawiającym pierwotną wersję EN 57 jest znaczek (nr 1529) wydany w roku 1966 z okazji 20 rocznicy nacjonalizacji przemysłu. Poza tym wizerunki EW 51 (góra) i EN 57 (dół) widnieją na dodruku (NO-3/86) wykonanym z okazji jubileuszu 50-lecia Lokomotywowni Warszawa Grochów.





ANDRZEJ GARCZYK


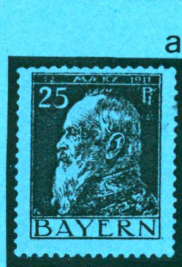
## KOLEJOWE DZIURKOWANIA ZNACZKÓW BAWARII /cz.1/

Genezą dziurkowań była reforma opłat pocztowych za przesyłki urzędowe. Przeprowadzono ją na początku 1908 roku. Polegała ona m.in. na zniesieniu wolnego porta dla przesyłek urzędowych (służbowych). Do tego bowiem czasu poczta otrzymywała od określonych ministerstw lub instytucji zryczałtowane opłaty za spedycję przesyłek.

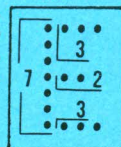
W związku z wycofaniem się poczty z tego systemu opłat, wprowadzono specjalne dziurkowania niektórych znaczków Bawarii, które przeznaczone były wyłącznie na przesyłki urzędowe, ekspediuwane przez władze kolejowe. Dziurkowanie miało kształt litery "E" (od "Eisenbahn"-kolej), składającej się z 15 dziurek, przy wysokości 10 i szerokości 5 mm.

Znaczkami oznaczone w tak charakterystyczny sposób wprowadzono do obiegu 1 lipca 1912 roku. Dziurkowań dokonano na znaczkach opłaty wydanych z okazji 90. urodzin księcia regenta Leopolda. Były to znaczki o numeracji Mi 76 - 80 oraz 83 (typ II - grubszy, bardziej czytelny, biały napis w górnej ramce "12 MÄRZ 1911").

Niektóre znaczki mogą mieć podwójne lub odwrotne dziurkowania - stąd możliwość ich specjalizacji. Należy także zaznaczyć, że podstawowe znaczki użyte do perforacji posiadają liczne usterki druku oraz zróżnicowane odmiany papieru i gumy. Wszystkie też

TYP I TYP II 

znaczek Mi 83. Znane są również parki poziome i pionowe, w których jeden ze znaczków jest niedziurkowany. Dotyczy to pozycji Mi 77.



Dziurkowań dokonano na znaczkach drukowanych z różnych płyt. Pełen wykaz znajduje się w specjalizowanym katalogu Michla. Podwójne dziurkowanie spotyka się na znaczkach Mi 76 i 77, "odwrotki" na Mi 76, 77 i 79, zaś niepełne dziurkowanie wyróżnia

Katalog Michel	Numer urzędowy	Typ znaczka	Nominał (Pfg)	Il. zn.	Barwa znaczka	Wycena 1993 - DM			
						*	**	⊙	⊠
76	6	II	3	a	brąz.	6,00	12,00	10,00	60,00
77	7	II	5	a	ziel.	0,40	0,80	0,40	6,00
78	8	II	10	a	czerw.	0,40	0,80	0,40	9,00
79 a	9 a	II	20	a	nieb.	1,75	3,00	1,25	24,00
79 b	9 b	I	20	a	ultram.	3500,-	x	3500,-	ca
80	10	II	25	a	brfiol.	12,00	25,00	18,00	110,00
83	11	II	50	b	brczer.	12,00	30,00	30,00	275,00

Mi	Odwrotne "E"				Podwójne "E"				Parki (jak wyżej)			
	*	**	⊙	⊠	*	**	⊙	⊠	*	**	⊙	⊠
76	35,-	65,-	50,-	x	100,-	150,-	200,-	x	x	x	x	x
77	25,-	40,-	25,-	55,-	60,-	90,-	90,-	x	175,-	250,-	225,-	ca
79a	350,-	625,-	ca	x	x	x	x	x	x	x	x	x

\* znaczki czyste, \*\* znaczki czyste z idealną gumą, ⊙ znaczki kasowane, ⊠ znaczki na przesyłkach. Uwaga - ceny znaczków (na przesyłkach także), skasowanych ręcznie (skreślone piórem), są tańsze od 25 do 35%.

# KATALOG

*Michel*  
znaczków z motywem  
kolejowym  
**17** do roku 1984

## GRENADA cd.

1970 - Blok	.	( )
1974 - 589	.	( )
	596	( )
1981 - 1131	.	( )
1981 - 1133	P	( )
= Blok	P	( )
1982 - 1153/58	S=6	( )
1982 - 1159	P	( )
= Blok	P	( )
1984 - 1322	.	( )
1984 - 1324	P	( )
= Blok	P	( )
1984 - 1325/32	S=8	( )
1984 - 1333	P	( )
= Blok	P	( )
1984 - 1334	P	( )
= Blok	P	( )

## GRENADINEN VON GRENADA

1974 - 29	.	( )
1974 - 31	P	( )
= Blok	P	( )
1979 - 337	.	( )
1982 - 495/00	S=6	( )
1982 - 501	P	( )
= Blok	P	( )

## GUJANA

### GUYANA

1949 - 192	.	( )
1954 - 207	.	( )
1963 - 223	.	( )
1966 - 254	.	( )
1967 - 288	.	( )
1982 - 840	.	( )
1983 - 920	.	( )
	921	( )

## GWATEMALA

### GUATEMALA

1886 - 31/41	S=11	( )
1886 - 42	P	( )
1887 - 43/49	S=7	( )
1894 - 50/54	S=5	( )
1895 - 55	P	( )
1895 - 56	P	( )
1897 - 57/70	S=14	( )
1898 - 71	P	( )
1898 - 72/82	S=11	( )
1898 - 83/84	S=2	( )
1898 - I-V	S=5	( )
1899 - 94	P	( )
1900 - 95	P	( )
1900 - 96/04	S=9	( )
1901 - 105/07	S=3	( )
1903 - 122/28	S=7	( )
1918 - 152	.	( )
1920 - 157	.	( )
1921 - 165	.	( )
1922 - 175	.	( )
1922 - 178	.	( )
1922 - 179	.	( )
	188	( )
1924 - 205	.	( )
1926 - 216	.	( )
1929 - 232/36	S=5	( )
1929 - 238/39	S=2	( )
1930 - 240/44	S=5	( )
1930 - 245/47	S=3	( )
1930 - 252	.	( )
1932 - 263	.	( )
	264	( )
1935 - 278	.	( )
	284	( )
1935 - 306	.	( )
	311	( )
1937 - 322	.	( )
	327	( )
1937 - 371	.	( )
1939 - 409	.	( )
1971 - 911/14	S=4	( )
1983 - 1216/18	S=3	( )

## GWINEA

### GUINEA

1974 - 686	.	( )
	687	( )
1974 - 702	.	( )
1976 - 735	.	( )
1980 - 867	.	( )
1984 - 984	.	( )
1984 - 987	P	( )
= Blok	P	( )
1984 - 984 = Blok		( )

## GWINEA BISSAU

### GUINEA - BISSAU

1977 - 437	.	( )
1977 - Blok 61	.	( )
	Blok 62	( )
	Blok 63	( )
	Blok 64	( )
	Blok 65	( )
	Blok 66	( )
	Blok 67	( )

## GWINEA FRANCUSKA

### FRANZÖSISCH GUINEA

1906 - 33/37	S=5	( )
--------------	-----	-----

## GWINEA RÓWNIKOWA

### ÄQUATORIAL GUINEA

1972 - 147/54	S=8	( )
1972 - 155/62	S=8	( )
1974 - 383	.	( )
	389	( )
1974 - 460	.	( )

## HAITI

1920 - 240	.	( )
	241	( )

## HAWAJE

### HAWAII

### EISENBAHN-PAKETMARKEN

1894 - 1/6	S=6	( )
1898 - 7/9	S=3	( )

## HONDURAS

1898 - 85/92	S=8	( )
1915 - 148	.	( )
	149	( )
	152	( )
	153	( )
1925 - 184	.	( )
	185	( )
1925 - 192	.	( )
	A193	( )
	194	( )
1926 - 198	.	( )
1927 - 203	.	( )

# nowości



- ☐ 1988.07.25 - GRENADA-- GRENADYNY; [Mi bl.153] 1 bl. 5S - Dumbo i poc. zabawka.
- ☐ 1989.10.21 - KIRIBATI; [Mi 534-35] 2 zn. /w parce pionowej/ "MWF Melbourne '89" 2 x 1S - Lokomotywa spalinowa.
- ☐ 1989. . . - AUSTRALIA; [Mi 1128] 1 zn. 2c - most w Sydney.
- ☐ 1990.05.02 - ZAMBIA; [Mi 513] 1 zn. "MWF LONDON 1990" 20,50K - reprodukcja znaczków z parowozem i lokomotywą spalinową.
- ☐ 1991.09.06 - WĘGRY; [Mi 4161] 1 zn. "200 r. urodzin hrabiego Szechenyi" 12Ft - portret.
- ☐ 1991. . . - ST.VINCENT; [ ] 1 bl. 6S - most w Sydney /na marginesie bloku/.
- ☐ 1992.10.28 - GRENADA - GRENADYNY; [Mi bl. 249] 1 bl. "Międzynarodowa Giełda Filatelistyczna w Nowym Jorku" 6S - most Brooklyn .
- ☐ 1992. . . - NEVIS; [Mi bl.50] 1 bl. "Międzynarodowa Giełda Filatelistyczna w Nowym Jorku" 6S - most Brooklyn w Nowym Jorku.
- ☐ 1992. . . - BHUTAN; [ ] 1 bl. 25nu - Kanał Panamski, tory i lokomotywa holująca.
- ☐ 1992. . . - KAZACHSTAN; [ ] nadruki na zn. ZSRR Mi 6177 - 0,25;0,30;0,50;0,75;1;2R
- ☐ 1992. . . - UZBEKISTAN; [ ] nadruk na zn. ZSRR Mi6177 - 15R.
- ☐ 1993.03.02 - WIELKA BRYTANIA - WYSPA ALDERNEY; Mi 59 1 zn. "Widoki" 2p - parowóz.
- ☐ 1993.04.06 - KIRGIZJA; [Mi 14] nadruk na zn. ZSRR Mi 6177 - 20R.
- ☐ 1993.10.12 - WIELKA BRYTANIA - WYSPA MAN; [Mi 566] 1 zn. "Boże Narodzenie" 28p - m.in.tramwaj konny.
- ☐ 1993.12.10 - NOWA KALEDONIA; [Mi 977 i 982] 2 zn. z serii /13 zn. w arkusiku/ 2 x 70F - parowóz, lora.
- ☐ 1993. . . - MACEDONIA; [ ] 1 zn. w bloku /4/ 0,50D - zburzony dworzec kolejowy w Skopje.
- ☐ 1993. . . - S.TOME e PRINCIPE; [ ] 5 zn. i 2 bl. "Lokomotywy i pociągi" 5 x 800Db, bloki 2 x 2000Db.
- ☐ 1993. . . - Tajwan; [ ] arkusik 4 x 5S - na marginesie ark. pociąg zabawka.
- ☐ 1994.05.03 - WIELKA BRYTANIA; [Mi 1513-16] 4 zn. /wyd.wspólne z Francją/ "Otwarcie tunelu pod kanałem La Manche" 2 x 25p, 2 x 41p
- ☐ 1994.05.05 - FRANCJA; [Mi 3023-26] 4 zn. /wyd.wspólne z W.Brytanią/ "Otwarcie tunelu pod kanałem La Manche" 2 x 2,80 i 2 x 4,30Fr.
- ☐ 1994.05.25 - RUMUNIA; [Mi bl.289] 2 zn. w bloku "EUROPA '94" 240L - m.in. tor do transportu rakiet na stanowisko startowe.
- ☐ 1994.06.06 - ANTIGUA i BARBUDA; [ ] 1 zn. z serii /4/ "50 r. desantu w Normandii" 2S - samolot atakujący pociąg.
- ☐ 1994.07.28 - USA; [Mi 2479-83] 5 zn. "Lokomotywy typu American" 5 x 29c - różne lokomotywy /zn.wydane także w zeszyciku/.
- ☐ 1994.08.05 - NAMIBIA; [ ] 4 zn. "Lokomotywy" 35,70,80c,1,10NB - parowozy i parowy wagon silnikowy.
- ☐ 1994.09.23 - NORWEGIA; [Mi 1163-64] 2 zn. "Tramwaje" 3,50;12K - tramwaje i plany Osla z 1884 i 1984r.
- ☐ 1994. . . - GRENADA - GRENADYNY; [Mi bl. 214] 1 bl. - Goofi i tramwaj
- ☐ 1994. . . - GUJANA; [ ] 1 bl. 500S - Kaczor Donald, tor kolej.



# "lipa" na zamówienie...

Zupełnie przypadkowo, podczas przeglądania zbioru zauważyłem, że na jednej z kart pocztowych datownik okolicznościowy (odbity grzechnościowo), został umieszczony na całostce, którą Poczta Polska wydała... 2 lata później! Na ilustracji przedstawiającej fragment Cp 664 wyemitowanej w styczniu 1977 roku, widnieje datownik stosowany przez urząd pocztowy Wrocław 2 we wrześniu 1975 r. (patrz, strzałki).

Jak mogło dojść do takiej kolizji dat, wykluczając ingerencję bliżej niezidentyfikowanego wehikułu czasu? No, cóż... Prawdopodobnie jakiś pan "Józio" poprosił jakiegoś pana "Kazia", który miał dostęp do wycofanych stempli okolicznościowych, o przysługę polegającą na wykonaniu pewnej ilości odbitek w celu jak najbardziej komercyjnym czyli handlowym. Nominał kart dobrano właściwie, wszelako przeoczono taki szczegół jak sygnaturę na całostce. W ten sposób sprzedający (świadomie lub nie) zaoferował wielu zbieraczom bezwartościową makulaturę. Z poczynionych przeze mnie obserwacji wynika, że ten sam los spotkał wiele innych datowników o tematyce kolejowej, głównie z lat siedemdziesiątych. Ilość lipnych walorów trudno oszacować, ale na pewno jest ich sporo. Przejrzyjmy więc przy okazji nasze zbiory pod tym kątem.

Cała sprawa w gruncie rzeczy, niewarta większych rozważań, jednakże nasuwają się dwa wnioski "ku przestrodze"; sprawdzajmy dokładnie co nabywamy, a dokonując selekcji materiału do ekspozycji baczmy, by taki "lewy" walor wykryty przez wnikliwego sędziego, nie wystawił na szwank naszej wiedzy filatelistycznej a nas samych na śmieszność. [kz]



✿ Ambulanse kolejowe (zwłaszcza przedwojenne), to obiekt zainteresowań Kol. Krzysztofa Jankowskiego (10-900 Olsztyn, ...). Chętnie nawiąże stałą korespondencję z osobami specjalizującymi się w tej tematyce.

✿ Polskie datowniki kolejowe na przesyłkach poleconych oraz znaczki stemplowane z całego świata zbiera Kol. Tadeusz Januszkiewicz z Choszczyna (73-200, ...). Oczekuje na oferty sprzedaży lub wymiany.

✿ Poczty peronowe pilnie zakupi Kol. Kazimierz Zwoliński z Torunia (87-100, ...).

✿ Znaczki czyste z kolejnictwa, cały świat, w seriach lub wg manklisty do 1994 roku odsprzeda Kol. Jerzy Skalski, ..., 91-101 Łódź 52.

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. 145 egz. • Cena 6000 zł