



DOPRAVA

VE FILATELII

Ročník XXX / Číslo 2

duben 2018

Informace, poznatky, rady, zkušenosti pro sběratele i vystavovatele



Zajímavá celistvost připomínající Jiřího Boudu,
více v textu na straně 18

Pošta Jiřímu Boudovi (2)
Jaroslav Rubišar z podkladů členů skupiny

Záměr členů KF Jilemnice se vydařil, o přípravě jste byli informováni ve zpravodaji 1/2018. Můžeme jen poděkovat za zajištěné filatelistické materiály, které byly k dispozici všem sběratelům a bylo možné si zajistit jejich vlastní využití.

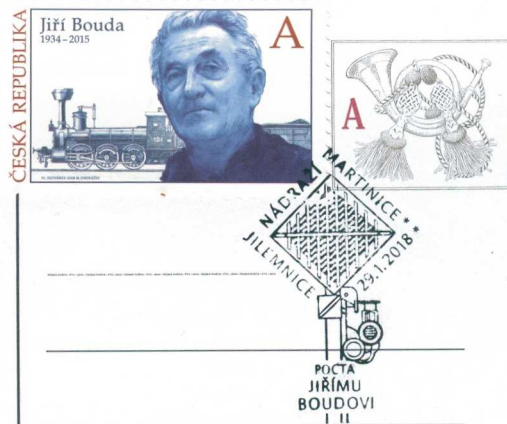


Jilemnice — Na počest Jiřího Boudy
5. 5. 1934–23. 8. 2015

Spolek železniční historie Martinice v Krkonoších
Jiří Bouda (1934 - 2015) čestný člen spolku



Jilemnice — Na počest Jiřího Boudy
5. 5. 1934–23. 8. 2015



Pozorným čtenářům jistě neuteklo, že na vyobrazené dopisnici něco chybí. To "něco" je APOST nálepka s dofrankováním příslušné částky za doporučenou zásilku. Nejedná se o žádný padělek ke škodě sběratele, APOST nálepka je na rubové straně dopisnice neruší tak lícni stranu!

Mimo ohlášené vydání a používání příležitostného poštovního razítka "Pocta Jiřímu Boudovi" bylo k dispozici i příležitostné poštovní razítko v železniční stanici Brno hl.n. Ten, kdo se včas dozvěděl o používání, mohl si připravit vlastní celistvost viz. přebal tohoto zpravodaje.

Identifikace známkového sešitku

Walter Müller, Martin Rezek



Motorový vůz řady M 262.0 – vůz s naftovým motorem a elektrickým přenosem výkonu. Samonosná vozová skříň (svařovaná ocelová konstrukce) tvoří s pevným rámem jeden celek, uložený na dvou dvounápravových podvozcích. Vůz byl poháněn dieselovým motorem o výkonu cca 300kW s elektrickým přenosem na hnací nápravy. Na obou čelech má stanoviště strojvedoucího s čelními průchozími dveřmi do dalšího vozu. Prostor pro cestující je rozdělen na dva velkoprostorové oddíly, které poskytují celkem 56 míst k sezení a 24 k stání. Původně byl přední oddíl určen pro nekuřáky a zadní pro kuřáky. Vozy se vyráběly ve třech sériích. U I. série byl vstup do předního stanoviště strojvedoucího a do strojovny řešen přes zavazadlový prostor, vozy II. a III. série mají pro tyto prostory již vlastní dveře (pouze na levé straně). Před dveřmi na obou čelech pro přecházení do připojených vozů je u I. a II. série nápadné shrnovací zábradlí, u III. série sklopná dvířka a stejnoměrně po celé ploše zvýšená střecha, kde jsou umístěny větrací odsávače. Topení vozu je teplovodní z chladícího okruhu motoru. Zadní stanoviště je vytápěno elektricky – ztrátovým teplem z odporů buzení generátoru. Osvětlení vozu je 110 V žárovkové. Každé vozidlo je vybaveno protipožárním zařízením, chránícím především motorový prostor, výfukovou šachtu, prostor pod podlahou vozu za druhým dvojkolím a elektrický rozvaděč. Naftový motor 12 V 170 DR dával výkon 301 kW (410 k) při 1 360 otáčkách za minutu. Při zkušebních jízdách dosahoval rychlosti až 120 km/h. V motorových rychlících byly na M 262.0 nasazovány vozy Bam, Calm a Ca-k. Vozy I. a II. série mají pneumatickou regulaci, vozy III. série regulaci elektrickým servomotorem. Vývoj nových motorových objednal ČSD již v roce 1946. Na výrobě vozů nové řady M 262.0 (830) spolupracovaly podniky Vagonka Tatra Studénka, Královopolská továrna na stroje a vagony a ČKD

Historie Orient expresu

Adolf Kuchyňka

Orient expres je označení pro více železničních spojení mezi západní Evropou a Balkánským poloostrovem. Až do 2. světové války se jednalo o luxusní vlaky Mezinárodní společnosti lůžkových vozů – Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) spojující Paříž a Konstantinopol.



Při cestě do Spojených států v letech 1867-1868 byl Belgičan Georges Nagelmackers zaujat nočními vlaky Pullman. Po návratu domů se rozhodl založit síť takových vlaků v Evropě. V roce 1874 založil Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL). Mezinárodní společnost, známou svými jídelními a lůžkovými vagony https://www.wikiwand.com/en/Sleeping_car, stejně jako historického operátora Orient expresu. Orient expres byl přehlídkou luxusu a pohodlí v době, kdy cestování bylo stále drsné a nebezpečné. Do první světové války měla společnost CIWL monopolní postavení v mezinárodní přepravě cestujících po železnici.

▲ Logo společnosti Compagnie Internationale des Wagons-Lits



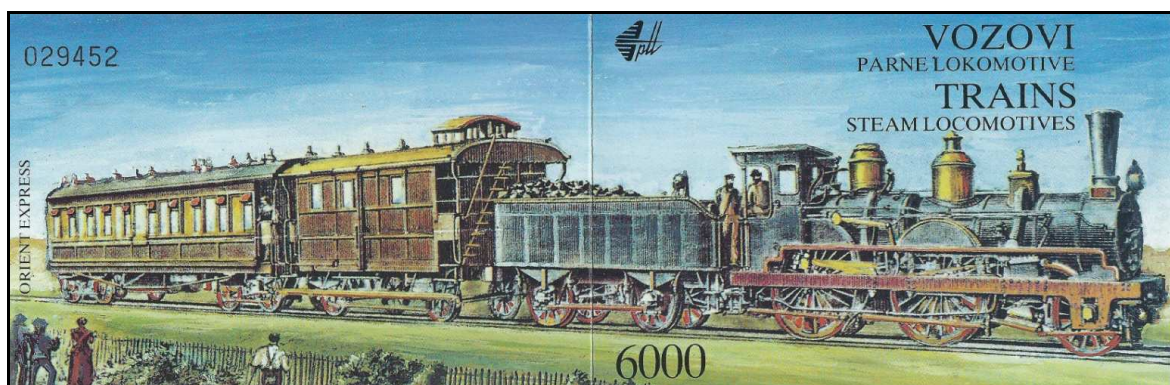
Proslulým se stal Orient expres také díky románu Agathy Christie Vražda v Orient expresu, ve kterém vystupuje soukromý detektiv Hercule Poirot. Inspirací bylo uvážnutí Orient expresu v Turecku pět dní ve sněhu.

▲ Známka Velká Británie z roku 2016 „Vražda v Orient expresu“.

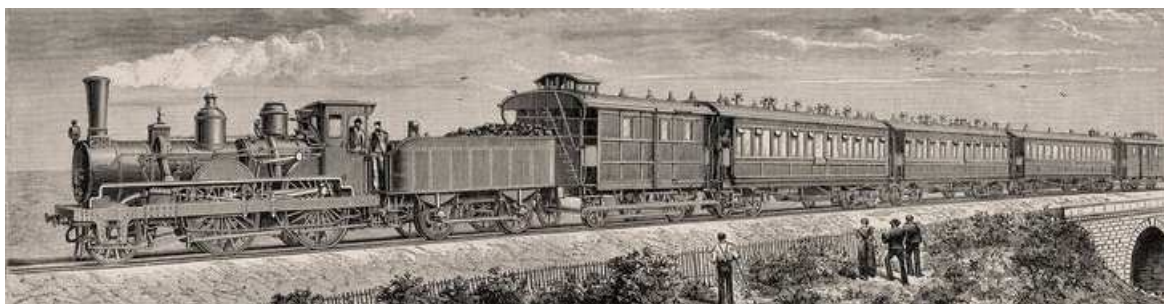


Známka Isle of Man z roku 2006 „Agatha Christie“ ▲

Poprvé vyjel Orient expres z pařížského Gare de l'Est (Východního nádraží) v úterý 5. června 1883.



Obal sešitku Jugoslávie z roku 1992, část soupravy Orient expresu, podle dobové rytiny (dole)



Orient expres 4. října 1883 na kolejích Chemin de fer de l'Est (Východofrancouzské železnice). Soupravu dvou lůžkových vagonů a jednoho jídelního společnosti CIWL, na koncích zavazadlové vozy, táhne lokomotiva řady 120 číslo 505

South Eastern Railway. London-Chatam-Dover Railway
CHEMINS DE FER DU NORD & DE L'EST DE FRANCE

LONDRES · PARIS · CONSTANTINOPE

Départ tous les Jours
DE LONDRES & DE PARIS POUR VIENNE
Les Mercredis
POUR CONSTANTINOPE
Le Jeudi & le Dimanche
POUR BUKAREST

SERVICE RAPIDE
Sans Changement de Voitures
ET
SANS PASSEPORT
ENTRE

FAST TRAVELLING
Without any Change of Carriages
ET
WITHOUT PASSPORT
BETWEEN

The Trains are Starting
FROM LONDON & PARIS EVERY DAY FOR VIENNA
Only on Wednesday
FOR CONSTANTINOPE
On Thursdays & Sundays
FOR BUKAREST

PARIS · MUNICH · VIENNE · BUDAPEST · BELGRADE & CONSTANTINOPE

& ENTRE & BETWEEN
PARIS & BUKAREST

ORIENT EXPRESS

HIVER 1888-89 **WINTER 1888-89**

LONDRES-PARIS-VIENNE

Tous les Jours	PARIS (Gare de l'Est)	Départ	Arrivée
PARIS (Gare de l'Est)	Départ	7 h 30	10 h 15
MUNICH	Arrivée	1 h 38	10 h 15
VIENNE	Arrivée	10 h 15	10 h 15

PARIS-CONSTANTINOPE

Mercredi	PARIS (Gare de l'Est)	Départ	Arrivée
PARIS (Gare de l'Est)	Départ	7 h 30	10 h 15
VIENNE	Arrivée	10 h 15	10 h 15
BUDAPEST	Arrivée	5 h 25	10 h 15
BELGRADE	Arrivée	32 h 15	10 h 15
CONSTANTINOPE	Arrivée	6 h 40	10 h 15

PARIS-BUKAREST

Jeudi & Dimanche	PARIS (Gare de l'Est)	Départ	Arrivée
PARIS (Gare de l'Est)	Départ	7 h 30	10 h 15
VIENNE	Arrivée	10 h 15	10 h 15
BUDAPEST	Arrivée	4 h 00	10 h 15
BUKAREST	Arrivée	50 h 15	10 h 15

29, rue CHAIX (anciennement Chérol) 18, rue Brunel, Paris.

Plakát z roku 1888 s jízdním řádem a mapkou tras Orient expresu

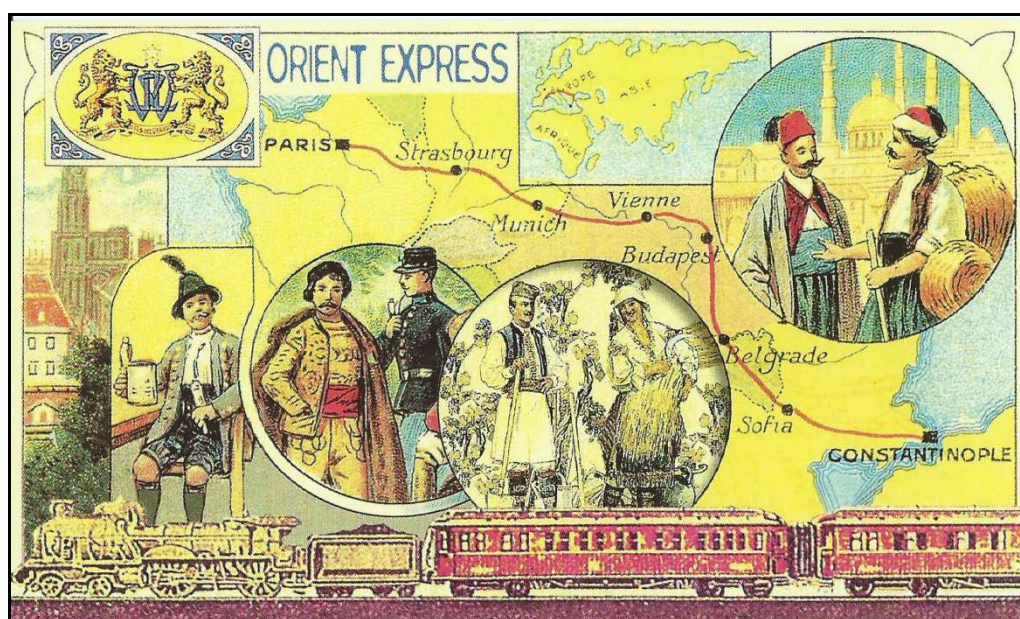
Vlak hotelového typu byl složený výlučně z vozů tehdejší 1. třídy, zejména z vozů salonních, jídelních a lůžkových. Z počátku jezdil jen do Vídně a od 4. října 1883 končil tento spoj v rumunském Giorgiu. Cestující do Konstantinopole museli přestoupit na trajekt přes Dunaj a dále pokračovali obyčejným vlakem do Varny, odkud byli dopraveni lodí do Konstantinopole. Teprve od roku 1888 projížděl Orient expres celou trasu přes Budapešť, Bělehrad, a Sofii až na provizorní nádraží v Konstantinopoli. Roku 1890 bylo otevřeno nové nádraží Müşir-Ahmet-Paşa-Station, dnešní Istanbul Sirkeçi. Na opačném konci trasy přibýly přímé vozy (Londýn) – Calais – Paříž a Ostende – Paříž.



Aršík Rumunsko (stejný vydán též v Rakousku) z roku 2010 nahoře znak CIWL, vlevo pařížské nádraží Gare de l'Est (Východní nádraží), mapa tratí Orient expresu a významné stavby ve městech na trase vlaku.

Na známkách jsou parní lokomotivy kkStB 206 a CFR řady 231 v čele vlaku

Jízdní doba na trase dlouhé 3186 km činila 69 a půl hodiny. Cestující kromě rychlíkové jízdenky platili i 20 % příplatek. Cestujícím byla v projížděných zemích nabízena místní jídla i folklórní vystoupení.



Jugoslávie zadní strana sešitku z roku 1998, znak CIWL, trasa Orient expresu, kroje z míst kudy vlak projížděl, lokomotiva s částí vagonů.

CIWL nemohla zabránit tomu, aby vedle jejího luxusního vlaku byl mezi Konstantinopolí a Bělehradem provozován i klasický rychlík s vozy všech tří tříd, který nabízel cenově výhodnější cestování.

První světová válka svými frontami přerušila trasu vlaku. Od 15. ledna 1916 provozovala německá společnost Mitropa „Balkanzug“ mezi Berlínem a Konstantinopolí, jehož trasa procházela i obsazeným Srbskem a propojovala území válečných spojenců – Německa, Rakouska-Uherska a Osmánské říše. Vlak měl i vozy (tehdejší) druhé třídy a jezdil až do podzimu 1918.

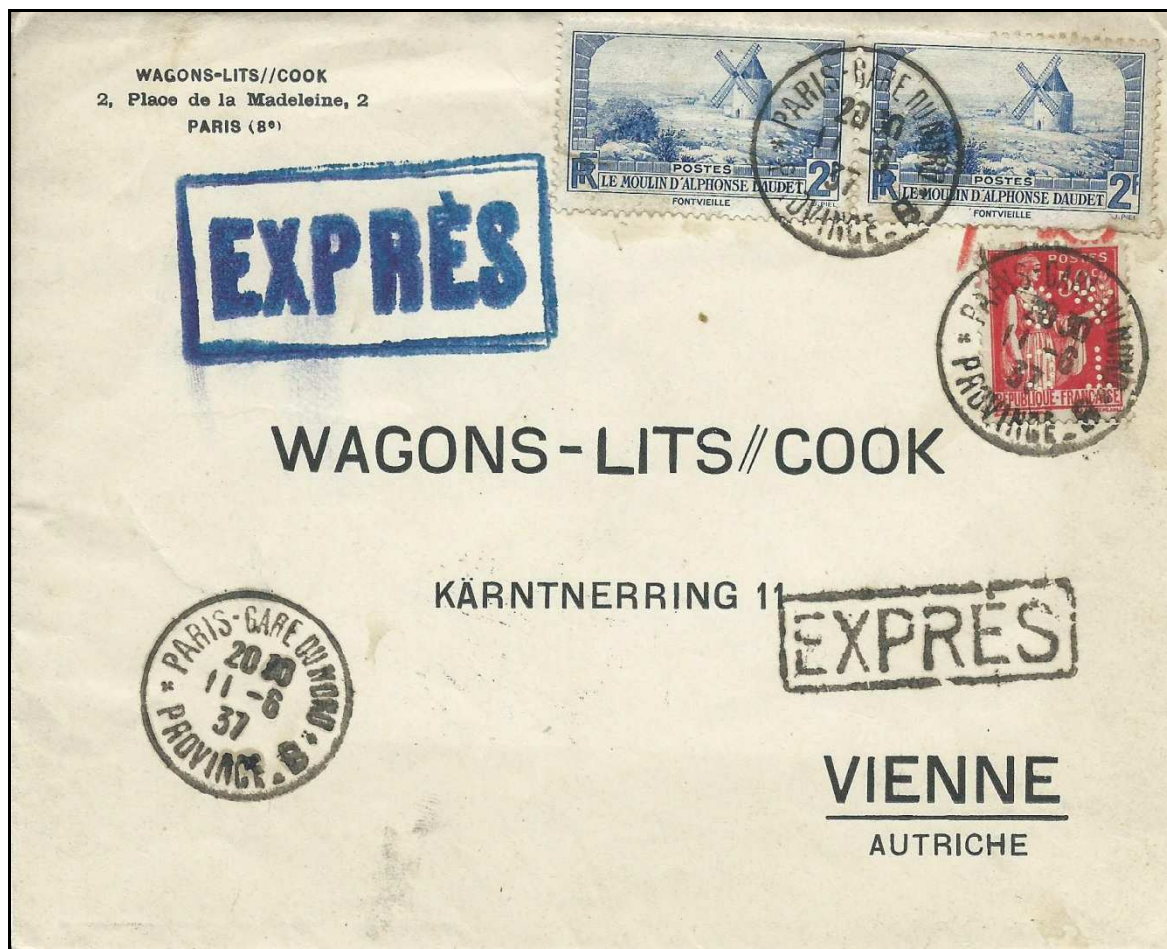


Přední a zadní strana pohlednice č. 2 série Balkanzug, stanoviště strojvedoucího s topičem.

Po skončení války byl Orient expres zaveden jako „train de luxe militaire“ a byl vyhrazen pouze pro přepravu politiků a vojenských hodnostářů. Pro civilní cestující byl od 15. dubna 1919 zaveden „Simplon-Orient-Express“, jehož trasa vedla přes Švýcarsko, Simplonský tunel, Milán, Terst a Záhřeb do Konstantinopole a obcházela tak poražené Německo a Rakousko. Teprve od roku 1921 začal Orient expres jezdit pro veřejnost, avšak zpočátku pouze do Bukurešti.

Až do jara 1940 jezdily Orient expres a Simplon-Orient expres jako luxusní vlaky do Konstantinopole, roku 1930 úředně přejmenované na Istanbul.

V roce 1928 společnost Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens koupila od vnuků zakladatele společnost Thomas Cook & Son.



Dopis odeslaný z Paříže společností WAGON-LITS//COOK na tutéž společnost ve Vídni. Perfin T C & S¹

Orient expres nebyl proslulý jen svým luxusem a cestujícími, kteří představovali evropskou společenskou a finanční špičku, ale také neobyčejnými případy. Roku 1891 řecký lupič Anasthatos vlak 100 km od Konstantinopole vykojil, zabil čtyři muže a propustil je až poté, co dostal výkupné 8000 liber šterlinků ve zlatě. O několik let později byl ve svém kupé zavražděn vyslanec francouzské vlády. Ještě roku 1950, kdy byl vlak již dlouho obyčejným rychlíkem, byl ve vlaku přepaden a oloupen východními agenty vojenský atašé Spojených států.

Po skončení 2. světové války jezdily oba vlaky v podobě obyčejných rychlíků. Od 1. dubna 1946 spojil Orient expres Paříž, Stuttgart, Mnichov a Vídeň. V roce 1950 vezl poprvé také vozy 3. třídy. V roce 1961 bylo na konferenci o jízdních řádech rozhodnuto z důvodu existence tzv. železné opony vlak ukončit ve Vídni. Od roku 1964, ale již opět jezdil do Budapešti a později dokonce až do Bukurešti.

Simplon-Orient expres vozil kurzovní vozy z Ostende, Nice a Stockholmu (ty přecházely z Balt-Orient expresu) do Istanbulu. Poslední pravidelný spoj z pařížského Východního nádraží do Istanbulu jel 19. května 1977. V polovině 80. let se z Orient expresu stal obyčejný noční vlak mezi Budapeští a Paříží. Do 90. let vozil i kurzovní vůz do Bukurešti a jídelní vůz mezi Salzburkem a Vídní. Na konci 90. let byl opuštěn úsek Vídeň – Budapešť.

Posledním pozůstatkem slavné éry byl vlak Orient expres, který od června 2007 jezdil na trase Štrasburk – Vídeň. Se změnou jízdního řádu v prosinci roku 2009 přišel definitivní konec legendárního spoje.

¹ Viz Zpravodaj 2/2005.

Již od 70. let 20. století jsou jako Orient expres provozovány nostalgické vlaky složené z původních vozů z 20. a 30. let 20. století, přizpůsobených dnešním požadavkům.



Obálka Rumunsko z roku 1983 s příležitostným razítkem „nostalgie“ orient express.



Celínová obálka a známky Bulharska z roku 2008 k výročí Orient expresu, lokomotiva č. 5 StEG, vagon CIWL

Nálepky „EXPRESS D'ORIENT“ v barvě červené (také hnědočervené až hnědé) a černé na poštovních zásilkách sloužily jako směrové. Zásilky takto označené byly dopravovány Orient expresem přednostně.

Proč byly nálepky potřebné? Proč se používají dvě různé barvy? Kdo je vytiskl? Proč nebyly použity v obou směrech? To jsou jen některé z nezodpovězených otázek.

Poplatek za nálepky vybírala pravděpodobně Compagnie des Wagons-Lits. Zajímavé je, že nálepky jsou identické miniaturní verze větších štítků používaných na zavazadla cestujících ve vlaku. Použitá barva mohla znamenat, kterým z dvou odjezdů v týdnu měla být zásilka přepravena. Je pravděpodobné, že nálepky a štítky na zavazadla byly tištěny v Konstantinopoli.



Doporučený dopis britské pošty v Levantě z roku 1891 s červenohnědou nálepkou EXPRESS D'ORIENT (převzato z aukčního katalogu)



Dopis britské pošty v Levantě z roku 1889 s černou nálepkou EXPRESS D'ORIENT (převzato z aukčního katalogu)

Časová řada výplatních otisků vagónky Studénka

Josef Padrta, Jaroslav Rubišar

Počátek výroby kolejových vozidel ve vagónce Studénka spadá do začátku 20.století. V té době podnikatel Adolf Schustala zakládá akciovou společnost „Staudinger Waggonfabrik A.G.“ se sídlem **v Butovicích u Studénky**. Do firemního rejstříku Krajského soudu v Novém Jičíně byla dle tehdy platných zákonů zapsána 12.prosince 1900 a tím i oficiálně založena.

Za dobu své existence vyrobila společnost velké množství nejrůznějších vozidel pro osobní a nákladní kolejovou dopravu i dalších výrobků. V průběhu času prošla také celou řadou výrobních, organizačních i vlastnických změn. Tyto byly završeny příchodem zahraničního majitele do společnosti, fy.**Thrall** Car v roce 2000, které však vedly k zániku firmy.

Vagónka Studénka

DR bez rozlišovacího znaku



- 2/58-6/58 -



- 4/65-9/65 -



- 10/66 -



- 1/69-3/69 -



- 8/70 -



- 4/71-10/73 -

Rozlišovací znak v DR ★



- 8/74-1/77 -



- 8/77 -



- 5/78-12/82 -



©; - 8/83-11/84 -



- 12/84-4/90 -

Státní podnik



- 10/90-1/93 -

Akciová společnost



- 3/94-3/95 -



- 8/95-7/96 -

Rozlišovací znak v DR x x x



- 12/96-6/98 -

ČKD VAGONKA STUDÉNKA, a.s.

③



- 1/99-2/99



ČKD VAGONKA STUDÉNKA, a.s.
Butovická ul.
742 13 Studénka



- 4/99-5/99 -

Licenční číslo v DR 1002498



ČKD VAGONKA STUDÉNKA, a.s.
Butovická ul.
742 13 Studénka



- 12/99-6/00 -

Thrall Vagonka Studénka, a.s.

⑥



- 7/00-10/00 -



Butovická ul.
Studénka
742 13



①; - 10/00-1/01 -

Licenční číslo v DR 10112762



Butovická ul.
Studénka
742 13



②; - 10/01-1/03 -

Související

Licenční číslo v DR 10112762

Metal Studénka, a.s.
R. Tomáška 859
CZ - 742 13 Studénka



10/06-8/07 -

1-1.1① Doloženo používání výplatního otisku s chybným vročením

2011, správně 2001 !

1-1.1② Doloženo používání výplatního otisku s chybným vročením :

2012, správně 2002

2015, správně 2005 ?

2026, správně 2006 ?

1-1.1 ③ Číslice datumu v denním otisku již menší !

Pozn.: Můžete-li doplnit uvedenou časovou řadu zašlete své nálezy na adresu ved. zpravodaje [jrubar@seznam.cz](mailto:jrubisar@seznam.cz)

Jedná se o malou společnost, která provozuje lokální ozubnicovou dráhu u městečka Brienzi na břehu Brienzerského jezera, severovýchodně od Interlakenu.

Železnice stoupá z městečka Brienzi na Brienz Rothorn 2252 m n.m., odkud je nádherný pohled na údolí s jezerem a na vrcholky Alp².

Místo Brienzi Rothorn bylo široce známé již před otevřením železnice. V roce 1829, v místě, kde se setkávají tři kantony (Bern, Luzern a Obwalden), byl osazen žulový kámen. Kromě Faulhorn byl již tehdy Rothorn jedním z nejznámějších vyhlídkových míst Berner Oberland.



Malý tiskový list obsahující 8 známek k výročí 125 let Brienzi Rothorn Bahn. Na známce je lokomotiva číslo 5, první generace postavená v letech 1891/1892 ve Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur. Po opravách v letech 1935/36 a 1990, je ještě dnes v provozu. Na výlet Brienzi - Rothorn a zpět je potřeba 300 kilogramů uhlí a 2000 litrů vody.

S výstavbou ozubené železnice na Rigi se v roce 1871 ukázalo, že parní lokomotivy mohou úspěšně šplhat do hor. Protože kanton Berner Oberland v centrálním Švýcarsku chtěl držet krok s turisty, byl roku 1889 ustaven výbor složený z turistů v Brienzi. Tomuto výboru předsedal německý inženýr A. Lindner z Luzernu. Lindner byl fascinován možností postavit železnici na Rothorn, což by byla v té době nejvýše položená železnice na světě. Inženýr Alexander Lindner byl železniční odborník a pracoval mimo jiné na Gotthardské trati.

V roce 1889 švýcarský parlament udělil licenci pro stavbu železnice a ještě v létě téhož roku se začalo se stavbou. Výstavbou byl pověřen T. Baumeister z Lenzburgu, který již měl zkušenosti ze stavby Seetalbahn. Taktéž měl na starosti kolejová vozidla. Největší počet pracovníků zaměstnaných najednou bylo 640, většinou Italů. Italové byli ubytováni v kasárnách a salaších alpských pastevců. Ubytovaní bylo prosté a jednoduché.

Již 31. října 1891 dosáhla lokomotiva pracovního vlaku vrcholové stanice. Trať délky 7,596 km o rozchodu 800 mm se šesti tunely o celkové délce 600,9 m a se čtrnácti mosty byla postavena za 16 měsíců. Maximální stoupání činí 25 % a průměrné 22,4 %, k jeho překonání je použita Abtova ozubnice.

² Vrcholky alp na horním okraji malého tiskového listu známek.



Provozní převýšení činí 1 678 m.

Slavnostní otevření se konalo dne 17. června 1892. Až do roku 1914 jezdily v létě pravidelně výletní soupravy tlačené parními lokomotivami z Brienzu na Rothorn. Po vypuknutí první světové války byl provoz od 1. 8. 1914 zastaven a to na dlouhých 16 let, až do 14. 6. 1931, kdy byl obnoven.

Jako jediná železnice ve Švýcarsku odolala elektrifikaci a je parní ozubnicovou drahou. Dnes je živou připomínkou zašlých dnů slávy parních lokomotiv.



▲ Mapka trati Bregenz Rothorn bahn

▲ Známky Dominica lokomotiva a starý vůz, Tchad nový vůz s lokomotivou ▲

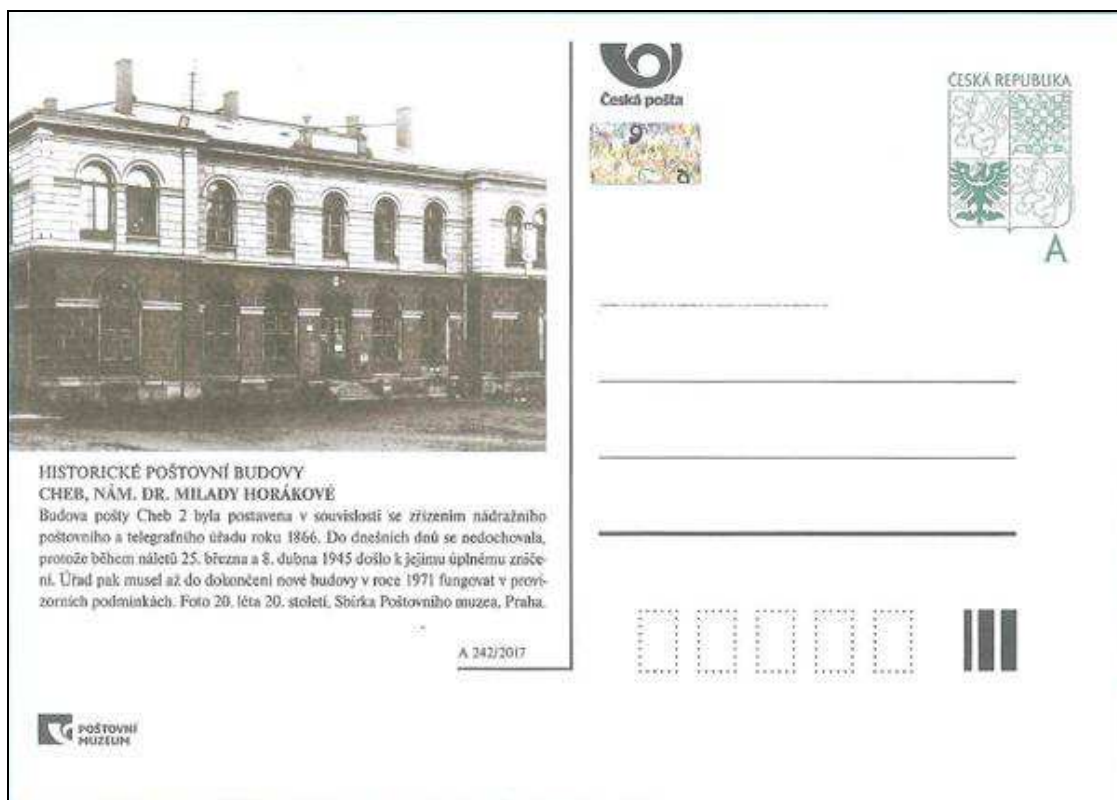


Pohlednice s natištěnou známkou k výročí 125 let Brienz Rothorn Bahn.
Reprodukce plakátu k zahájení provozu z roku 1892

Historické poštovní budovy – pošta Cheb 2

Adolf Kuchyňka

Historické poštovní budovy na dopisnicích vydává Česká pošta již několik let. V sérii z roku 2017 je také budova pošty Cheb 2, která byla postavena v souvislosti se zřízením nádražního poštovního a telegrafního úřadu roku 1866, tedy rok po postavení nádražní budovy. Do dnešních dnů se nedochovala, protože během náletů 25. března a 8. dubna v roce 1945 došlo k jejímu úplnému zničení, stejně jako budovy nádraží.



Dopisnice Česká republika budova pošty Cheb 2



Pohlednice nádraží Cheb, vlevo vzadu budova pošty Cheb 2

Nové otázky :

č.116

Zpravodaj
2/2018

V rámci edice poštovních známek "Tradice české známkové tvorby: Jiří Bouda", v roce 2018 byla vydána poštovní známka a FDC. Problémem však je skutečnost, že nevíme jaké parní lokomotivy jsou na uvedených materiálech vyobrazeny. ČP ke kresbě na FDC uvádí: "..... motiv lokomotivy, autorem samostatně nezveřejněné dílo s pohledem na přední část lokomotivy". Dnešní otázka je tedy zřejmá. **Jaké lokomotivy jsou vyobrazeny na poštovní známce i FDC ?**

