

MOTIEF Trein

Verz. met Gebr. / Ongebruikt
Wij postfris in album w
6 stockboek.

1103

Rietdijk

Noordeinde 41, 2514 GC Den Haag

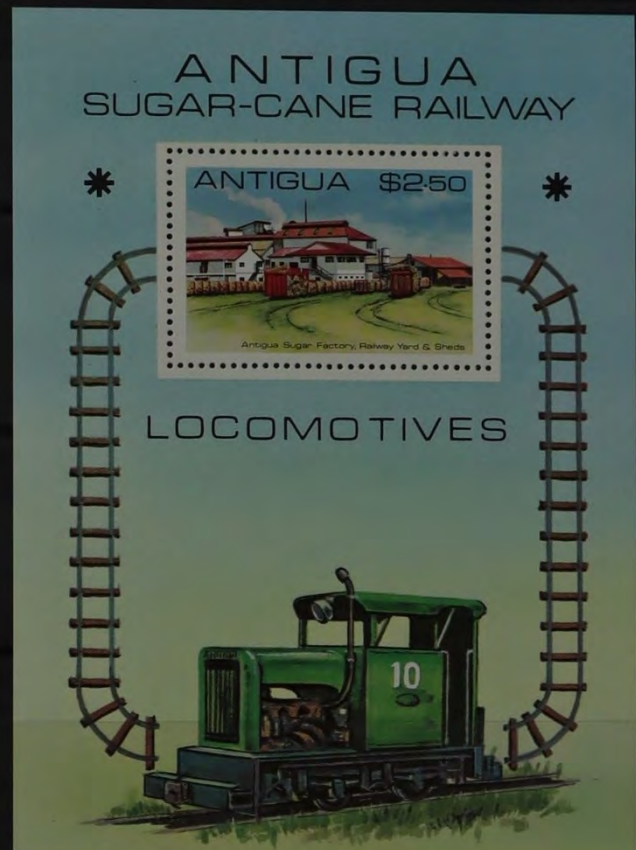
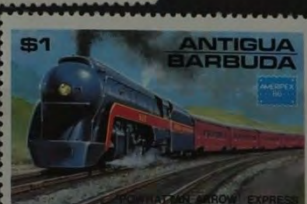
Tel.: 070-3647957

info@rietdijkveilingen.nl www.rietdijkveilingen.nl

Inzet € 70,-

25





The 175th Anniversary of the First Public Railways

One hundred and seventy five years ago construction of what would become the world's first public railway began, between Stockton, Darlington and Bishop Auckland in County Durham, in North England. The Stockton and Darlington was no brainchild of a single man or group of men. It was the outcome of many years of experimentation trial and error, which cumulatively created the steam railways of the 1830's.

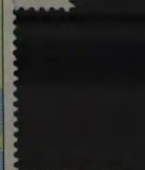
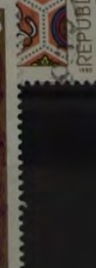
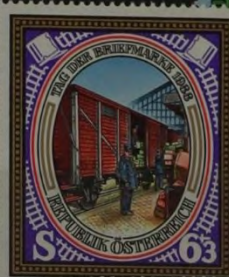
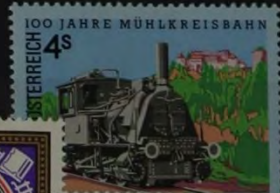
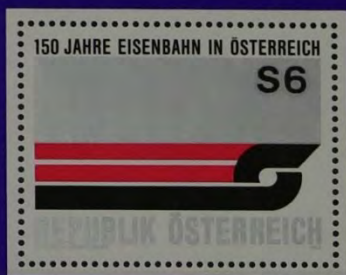
Some of the foremost inventors and engineers of their time were instrumental in bringing about the age of steam and the first public railways. From the wooden railway to transport stone built by Ralph Allen (1733) to the early efforts of Thomas Newcomen, James Watt and Richard Trevithick, perseverance and ingenuity was bound to replace the horse and change society profoundly, forevermore.

But it was George Stephenson whose persistence and attention to detail and his vision which enabled the Stockton-Darlington railway to be the first herald of a future in which passengers, mail and cargo would reliably move across great strengths of rail.

Robert L. Stevens

Son of Col. John Stevens, was a great engineer and railroad pioneer in his own right. In October of 1830, he sailed to England for the purpose of purchasing rail and locomotive trains for the Mohawk and Hudson Line. Stevens was responsible for designing and developing the steel "T" rails which are still in mainline use today. The first imported shipments were laid on granite stone ties hewn by the convicts at New York's Sing-Sing prison. Along with Isaac Dripps, Stevens was a major force in perfecting the famous "John Bull", put into regular service in 1831.

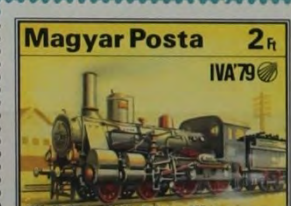
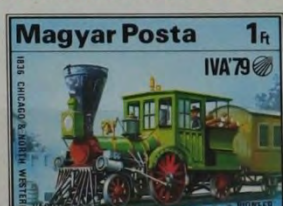
STAMP SHOW 2000



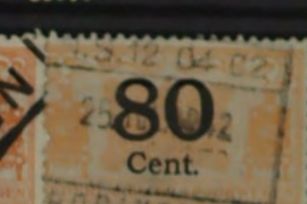














Richard Trevithick
1771 - 1833

The great Cornish pioneer, Richard Trevithick enhanced and furthered the work of James Watt. He introduced the high pressure steam engine, avoiding the need to form a separate condenser. Following his success with high pressure engines, Trevithick concentrated his efforts on other means of utilizing steam and locomotion. The Cornish experiments of Richard Trevithick and his famed locomotive "Catch Me Who Can" firmly establishes him alongside Thomas Newcomen and James Watt as the three most important contributors to the development of steam locomotion.

The 175th Anniversary of the First Public Railways

One hundred and seventy five years ago, construction of what would become the world's first public railway began, between Stockton, Darlington and Bishop Auckland in County Durham, in North England. The Stockton and Darlington was no brainchild of a single man or group of men. It was the outcome of many years of experimentation trial and error, which cumulatively created the steam railways of the 1830's.

Some of the foremost inventors and engineers of their time were instrumental in bringing about the age of steam and the first public railways. From the wooden railway to transport stone built by Ralph Allen (1733) to the early efforts of Thomas Newcomen, James Watt and Richard Trevithick, perseverance and ingenuity was bound to replace the horse and change society profoundly, forevermore.

But it was George Stephenson whose persistence and attention to detail and his vision which enabled the Stockton - Darlington Railway to be the first herald of a future in which passengers, mail, and cargo would reliably move across great lengths of rail.



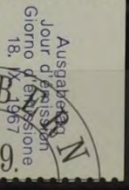


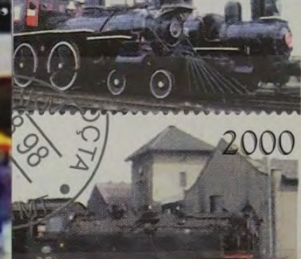
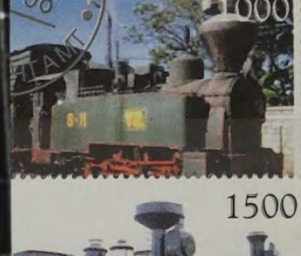
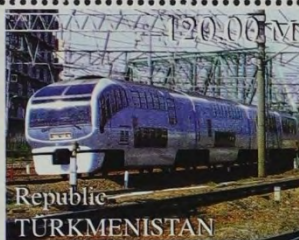




Travessia Ferroviária da Ponte 25 de Abril • Chegada à margem sul

350\$
€ 1,75





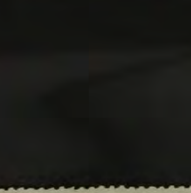




150° anniversaire des chemins de fer
150-jarig bestaan van de spoorwegen
100° anniversaire des chemins de fer vicinaux
100-jarig bestaan van de buurtspoorwegen
100° anniversaire Congrès AICCF
100-jarig bestaan Congres AICCF
100° anniversaire UITP
100-jarig bestaan UITP

1985. année des transports en commun
1985. jaar van het openbaar vervoer

















LOS TRANVÍAS EN CUBA



Santiago de Cuba
LOS TRANVÍAS EN CUBA

5

CUBA Correos 2004

Camagüey
LOS TRANVÍAS EN CUBA

15

CUBA Correos 2004

Habana
LOS TRANVÍAS EN CUBA

10

CUBA Correos 2004

Matanzas
LOS TRANVÍAS EN CUBA

65

CUBA Correos 2004

Camagüey
LOS TRANVÍAS EN CUBA

75

CUBA Correos 2004



EXPO MUNDIAL DE FILATELIA JUVENIL

BELGICA '06

CUBA CORREOS 2006



5 BELGICA '06



65 BELGICA '06



75 BELGICA '06

CUBA CORREOS 2006



10 BELGICA '06



15 BELGICA '06



85 BELGICA '06

CUBA CORREOS 2007



15 BELGICA '06



15 BELGICA '06

CUBA CORREOS 2007



10 BELGICA '06



65 BELGICA '06



1.00 BELGICA '06

Trenes
Eléctricos

CUBA CORREOS 2007



85 BELGICA '06

CUBA CORREOS 2007



1.05 BELGICA '06









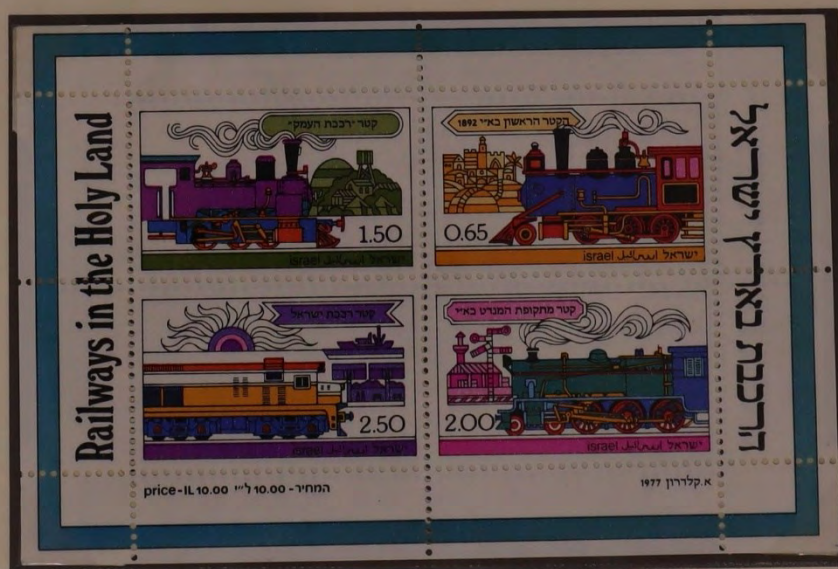
BERLIN



Vier Jugendmarken 1975: 30 + 15 Pfg. Dampflokomotive 'Drache', eine der ersten in Deutschland gebauten Lokomotiven, eingesetzt von der Hessischen Nordbahn; 40 + 20 Pfg. Dampflokomotive der Baureihe 89/70-75, unter der Bauartbezeichnung T3 pr allgemein bekannte Tenderlokomotive, zuerst bei der Preußischen Staatsbahn, später bei allen Reichsbahndirektionen eingesetzt — gebaut insgesamt 1.550 Stück. Die letzte Lokomotive dieser Bauart steht seit 1964 auf einem Berliner Spielplatz; 50 + 25 Pfg. Dampflok der Baureihe 050 — zwischen 1938 und 1943 in 3.160 Exemplaren gebaut, sie können auf allen Strecken des Bundesgebietes eingesetzt werden und sollen aufgrund ihrer vielseitigen Verwendbarkeit als letzte Dampflokomotive aus dem Dienst scheiden. Sie beschließen das Zeitalter der Dampflok bei der Bundesbahn; 70 + 35 Pfg. Dampflok der Baureihe 010 — die Krönung der Dampflokomotiventeknik (26,504 m lang, Leistung 2.500 PS) — sie wurde nur in zwei Exemplaren gebaut.



ISRAEL



Vier Marken und ein Block 'Lokomotiven': 0,65 Pfund, erste Lokomotive aus dem Heiligen Land; 1,50 Pfund Lokomotive der Jezreel-Pfahl-Bahn; 2 Pfund, Lokomotive aus der britischen Mandatszeit; 2,50 Pfund, moderne Diesellok.

Israels Strecken verfügen jetzt alle über Standardspur, obwohl die erste (1890) Meterspurweite besaß und die zweite 1.050 Millimeter (Haifa—Dera's; Syrien; jetzt stillgelegt). Die politischen Verhältnisse in Mittelost haben Israel isoliert. Vor 1948 verkehrten Züge nach Ägypten, Libanon und Jordanien über Dera's.



UNGARN



'100. Jahrestag der Eröffnung der Eisenbahnlinie zwischen Raab und Ödenburg im Jahre 1876'. Die Linie nach Österreich wurde ein Jahr später zwischen Ödenburg und Ebenfurth eingeweiht. Auch heute wird auf dieser Strecke, die beide Länder verbindet, noch ein bedeutender Verkehr abgewickelt:

40 f. Dampflokomotive mit zwei gekoppelten Achsen, erbaut durch die Firma Sigl im Jahre 1875, im Hintergrund der Bahnhof von Enese; 60 f. Dampflokomotive Nr. 17, gebaut in Wiener Neustadt 1885, im Hintergrund die Station von Rabatamasi, erbaut 1973; 1 Ft. Schienenautobus, erbaut in den Ganz-Werken 1925, im Hintergrund die Station Fertőszentmiklos aus dem Jahre 1925; 2 Ft. Schnellzuglokomotive der Hanomag-Werke, im Hintergrund der Bahnhof Kapuvar; 3 Ft. Dieseltriebwagen (mit Kühlern auf dem Dach), hergestellt in den Ganz-Werken 1926, im Hintergrund alte Gebäude der ungarischen Eisenbahn in Győr, erbaut 1855; 4 Ft. Schnelltriebwagen der Ganz-Werke aus dem Jahre 1934, im Hintergrund die Station von Fertőboz; 5 FT. moderner Triebwagen aus dem Jahre 1971, erbaut durch die Raga Waggon- und Maschinenfabrik in Győr, im Hintergrund die Station Sopron (Ödenburg) so wie sie heute aussieht. Auflage 414.000 Sätze.



SAN MARINO

Sondermarken 'Lokomotiven':



1 L., Murray-Blenkinsop (1812) – der Engländer John Blenkinsop konstruierte die erste Zahnradbahn der Welt, weil er die Möglichkeit der Kraftübertragung zwischen Rad und Schiene unterschätzte; 2 Lire, Puffing Billy (1813). Der Konstrukteur Hedley nahm sich die Maschine von Blenkinsop zum Vorbild und baute eine Lokomotive, bei der er die Zylinder senkrecht in der Kesselaußenwand anordnete. Die Kolbenbewegung wurde dabei über Pendelhebel und Zahnräder auf die Treibachsen übertragen. Durch die Umkehrzüge und das Dampfblasrohr entstand ein charakteristisches Geräusch, das der Maschine den Namen 'Puffing Billy' eintrug; 3 Lire, Locomotion I (1825) – am 27. September 1825 wurde die erste öffentliche Eisenbahn der Welt von Stockton nach Darlington eingeweiht. Die Lokomotive war die erste aus der neu gegründeten Werkstatt von Robert Stephenson & Co. Die Lokomotive hatte zwei Zylinder und einen Dampfkessel mit einem Druck von 1,73 Bar, und ihr Gewicht betrug 6,7 Tonnen. Auf der Eröffnungsfahrt zog sie einen Zug mit 28 Wagen, der ein Gewicht von 69 Tonnen hatte. Heute wird sie in Darlington aufbewahrt; 4 Lire, Rocket (1829). Diese Maschine wurde von George Stephenson und seinem Sohn Robert gebaut und ist heute die berühmteste Lokomotive der Welt. Sie verkörpert den Übergang von der Pionierzeit des Dampflokomotivbaus zur höher entwickelten vorindustriellen Konstruktionsphase; 5 Lire, Lion (1838). Diese Lokomotive wurde mit der Achsfolge B 1 gebaut. Sie war für viele Jahre für schwere Kohlenzüge im Einsatz, bis sie 1859 an die Gesellschaft Mercy Dachs and Haberbord verkauft wurde. So war sie bis 1920 verbannt, bis sie dann von der London Midland Scottish wiederentdeckt wurde. Man restaurierte sie nach Originalzeichnungen und sie ist heute im Museum von Liverpool zu besichtigen; 15 Lire, Bayard (1839). Diese Lokomotive entwickelte die Leistung von 47,8 kw, hatte ein Betriebsgewicht von 13 Tonnen und erreichte die Geschwindigkeit von 50 km/h – und das mit einem 46-Tonnen-Zug, der aus sieben Wagen bestand;



20 Lire, Crampton (1849) – um die Mitte des 19. Jahrhunderts waren die Lokomotivkonstrukteure davon überzeugt, daß schnelle Lokomotiven einen niedrigen Schwerpunkt und möglichst große Treibräder haben mußten. Eine Folge dieser Ansicht waren die Lokomotiven vom Typ Crampton. Sie hatten zwei riesige Treibräder, die hinter der Feuerung angeordnet waren und vorne zwei oder sogar drei Laufachsen. Sie hatten die Zylinder zurückgesetzt zwischen den Laufachsen angeordnet, um die Länge der Treibstangen in vertretbaren Grenzen zu halten; 50 Lire, Little England (1851); 90 Lire, Spitfire (ca. 1860); 110 Lire, Rogers (ca. 1865) – in den Jahren, in denen sich in Europa die einzelnen nationalen Bauarten durchsetzten, herrschte in Amerika das große Eisenbahn-Fieber. So kann man in Berichten der 50er Jahre von gewaltigen Streckenneubauten lesen. Von verschiedenen Konstrukteuren wurden für diese Bahnen Lokomotiven gebaut. Am meisten verbreitet jedoch war der America-Typ mit der Achsfolge '2 B'.



IRLAND



Marken 'Eisenbahn': 23 p. Lokomotive 'Princess' bei der Anfahrt auf Blackrock — eine der ersten Eisenbahnen der Welt bestand zwischen Dublin und Kingstown; 26 p. Lokomotive 'Macha' der Great Southern Bahn von 1939 — von Anfang an waren die Great Southern und die Western Linie aus dem Grunde recht ungewöhnlich, weil sie nahezu alle Lokomotiven, Wagen und Waggon in den eigenen Inchicore Werken selbst bauten; 29 p. Lokomotive Nr. 87 'Kestrel' der Great Northern Railway Ireland, von 1932. Diese Eisenbahngesellschaft, die im Jahre 1876 aus mehreren kleineren Gesellschaften entstand, hatte ihre Hauptwerke in Dunkalk, aber der größte Teil der Strecke lag in Ulster; 44 p. 'Coras Iompair Éireann' mit den neuen Link-Hoffmann-Wagen. Das größte eisenbahnhistorische Ereignis des Jahres 1984 wird der Einsatz der neuen elektrischen Vorstadtbahn durch die Coras Iompair Éireann werden.



Der Blockrand zeigt weiterhin eine Lokomotive der Listowel-Ballybunion Railways und die moderne Diesellokomotive '071 Glass'.

Die Eisenbahnen in dem politisch geteilten Land entstanden auf die gleiche Weise wie in Großbritannien und wurden von Board of Trade in Westminster überwacht. In dem ländlichen und nicht so prosperierenden Land waren allerdings nicht die gleichen Möglichkeiten für eine intensive Eisenbahnentwicklung gegeben. Im Jahre 1925 wurden die Eisenbahnen Irlands zusammengelegt. Die Great Northern blieb aufgrund ihres internationalen Charakters davon unberührt. Alle anderen Linien standen unter dem neuen 'Great Southern System', blieben aber weiterhin Privatbesitz. 1945 erfolgte die Verstaatlichung als Coras Iompair Éireann.



BERLIN



Sondermarken 'Berliner Verkehrsmittel':

5 Pfg. Vorortbahn von 1925; 10 Pfg. Straßenbahn von 1890; 20 Pfg. Pferde-Straßenbahn von 1880; 30 Pfg. Stadtbahn von 1932; 50 Pfg. Straßenbahn von 1950; 1 DM U-Bahn von 1971.

Die Deutsche Reichsbahn beschloß im Juli 1926, in Berlin die ganze Stadt- und Ringbahn und Teile der anschließenden Vorortstrecken zu elektrifizieren. Der Gleichstrom wurde nun allgemein aus Drehstrom von 30.000 Volt und 5 Hertz durch Quecksilberdampf-Gleichrichter gewonnen. Die Arbeiten wurden so beschleunigt, daß der elektrische Betrieb am 11. Juni 1928 mit fünf Wagenzügen auf der Strecke Potsdam—Erkner, die über die Stadtbahn läuft, am 15. Oktober 1928 auf der ganzen Stadtbahn und am 15. Mai 1929 auf dem gesamten Berliner Stadt- und Ringbahnnetz und einem großen Teil der Vorortstrecken aufgenommen werden konnte.

Das Streckennetz der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn umfaßt heute rund 330 Kilometer, davon sind 220 zweigleisig. Der Betrieb wird mit speziellen Nahverkehrstriebwagenzügen bewältigt, die aus sogenannten Viertelzügen (ein Trieb-, ein Beiwagen) zu Halb-, Dreiviertel- oder Vollzügen zusammengestellt werden.



BRASILIEN



Marke 'Moderne Stadtbahnen'. Die Marke zu 200 Cr. zeigt die modernen Stadtbahnen der brasilianischen Großstädte Porto Alegre und Recife sowie in stilisierter Darstellung ein Bahnhofsgebäude. Weiterhin zeigt die Marke die Embleme der 'Porto Alegre Enterprise of Urban Trains' (Trensurb) und das der 'Recife's Metropolitan Train Consortium' (Metrorec). Der Betrieb eines stark befahrenen Nahverkehrs-Netzes folgt anderen Gesetzen als der Betrieb im Fernverkehr. Diesen Gesichtspunkten soll dieses brasilianische Projekt in den beiden Städten Recife und Porto Alegre Rechnung tragen. Vorrang vor allen Gesichtspunkten hat der reibungslose Ablauf des morgendlichen und abendlichen Spitzenverkehrs. Dafür muß ein ausreichender Wagenpark verfügbar sein, während ein großer Teil rollenden Materials während des übrigen Tages notwendigerweise ungenützt und weitgehend unterbeansprucht bleibt. Hinzu kommt noch, daß die meisten Endbahnhöfe nicht über genügend Gleiskapazität verfügen, um die außerhalb der Spitzenzeiten nicht eingesetzten Wagen im Bahnhofsbereich abzustellen.

PARAGUAY



Marken 'Eisenbahnen': 2 x 5 G. (zusammenhängend gedruckt) erste Lokomotive von Paraguay 'Sapucaí', 21.10.1861, Strecke Asuncion—Trinidad. Der erste Abschnitt von dem, was jetzt PCAL (FC Presidente Carlos Antonio Lopez) genannt wird, führte von Asuncion nach Paraguari in 1676-mm-Breitspur und wurde 1861 eingeweiht. Politische Unruhen verhinderten eine Fortsetzung des Baus bis nach 1889. Um einen Durchgangsverkehr nach Argentinien zu ermöglichen (mit einer Eisenbahnfähre), wurde das paraguayische Netz 1911 auf Normalspur der argentinischen Strecke umgespurt. Seit damals hat sich wenig geändert;



10 G. Transrapid 06 (Bundesrepublik Deutschland), Magnetschwebbahn. Seit Herbst 1983 ist im Emsland die Transrapid-Versuchsanlage in Betrieb. Diese Magnetbahnzüge 'fahren' entlang einer festen Fahrbahn berührungsfrei und sind somit beim Beschleunigungs- wie beim Bremsvorgang von der Reibung unabhängig. Entwicklungsziel für diesen zweigliedrigen, bis zu 200 Fahrgästen fassenden Zug ist eine Spitze von 400 km/h. 30 G. 'La Poste' (Frankreich Paris—Lyon). In Frankreich wird auf der Strecke Paris—Lyon der schnellste und weltweit berühmteste Reisezug der französischen Staatsbahn 'SNCF', der Hochgeschwindigkeitszug 'TGV', eingesetzt. Seit dem 25. September 1983 wurden die knallfarbig orange gestrichenen Hochgeschwindigkeitszüge, die die 426 km in 120 Minuten zurücklegen, von der Post in Dienst gestellt.



PARAGUAY



Sondermarken '150 Jahre deutsche Eisenbahn': 0,25 G. Tenderlokomotive, Baureihe 89 (frühere Länderbezeichnung T 3, pr.). Diese Tenderlokomotive war in ganz Deutschland bekannt. Die Reihe T 3 war eine Rangierlokomotive mit der Achsfolge C. Sie waren auf allen größeren Bahnhöfen der Preußischen Staatsbahnen im Verschiebedienst zahlreich vertreten und haben in ihrer Unverwundlichkeit fast vier Jahrzehnte hindurch in hartem Rangierdienst Verwendung gefunden; 0,50 G. Personenzug – Tenderlokomotive Baureihe 078, frühere Länderbezeichnung C 18 (pr). Sie hatte die Achsfolge 2-C2-, also ein zusätzliches zweiachsiges Drehgestell am hinteren Ende, welches Führerhaus und Tender abstützte. Der Gesamtabstand betrug bei dieser Baureihe 11,7 Meter, ein ungewöhnlicher Wert für eine Tenderlokomotive. Diese Personenzuglokomotiven konnten 350-t-Züge auf der Strecke Berlin–Stettin mit 100 km/h befördern. In den Jahren 1912 bis 1927 wurden 460 Lokomotiven dieses Typs gebaut; 1 G. Güterzug – Tenderlok, Baureihe 094 für schweren Rangierdienst, frühere Länderbezeichnung T-16 (pr). Die fünfachsige Naßdampf-Tenderlokomotive ließ bald nach ihrer Inbetriebnahme den Wunsch nach einer ebensolchen Maschine jedoch mit Überhitzer aufkommen. Der Aufbau dieser Maschine lehnte sich jedoch besonders im Triebwerk an das österreichische Vorbild nach Gölsdorf an; 2 G. Deutsche Reichsbahn, Reihe 01. Obgleich mit der Gründung der Deutschen Reichsbahn vor allem der Wunsch nach einheitlichen Fahrzeugen bestand, verfügte man am Tage der Gründung am 1. April 1920 über mehr als 200 verschiedene Baureihen. Als erstes wurden 20 Lokomotiven mit der Achsfolge 2'C1' in Auftrag gegeben. Zehn dieser Maschinen hatten 2-Zylinder-Triebwerke mit einfacher Dampfdehnung und wurden als Baureihe 01 bezeichnet. Die Reihe 01 brachte hervorragende Ergebnisse. Die 109 t schweren Maschinen konnten einen 280-t-Zug auf der Strecke von Berlin nach Hamburg mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 120 km/h bei einer Höchstgeschwindigkeit von 154 km/h, befördern; 3 G. Schnellzuglokomotive 05 der Deutschen Reichsbahn. Am 11. Mai 1936 wurde in Deutschland eine Lokomotive der Baureihe 05, die völlig verkleidet war, mit einem 297-t-Zug aus Schnellzugwagen auf die Reise von Berlin nach Hamburg geschickt, wo sie auf einem Teilstück der Strecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 196 km/h und zwischendurch die Spitzengeschwindigkeit von 204 km/h – dies bedeutete damals Geschwindigkeitsweltrekord – erreichte. Sie entwickelte bei dieser Fahrt eine Leistung von 2000 kw; 4 G. Schnellzuglokomotive, Reihe 10 der Deutschen Bundesbahn. Nach dem Zweiten Weltkrieg entschied man sich für den Einsatz von Schnellzugdampflokomotiven mit der Achsfolge 2'C1'. Bei der Deutschen Bundesbahn entstand so die Baureihe 10, die teilweise stromlinienverkleidet war. Von ihr wurden jedoch nur noch zwei Exemplare gebaut. Diese hatten 3-Zylinder-Triebwerke mit einem Zylinderdurchmesser von 480 mm und dem Kolbenhub von 720 mm. Bereits 1967 wurden sie ausgemustert. Nachdem sie bis dahin im Schnellzugverkehr auf der Strecke von Kassel und Frankfurt am Main eingesetzt waren.



SURINAM



Sondermarken 'alte und moderne Eisenbahnen' im außergewöhnlichen Dreiecksformat. Es bilden jeweils zwei nennwertgleiche Marken ein Quadrat: 5 c. Ausschnitt aus der 7 1/2 c.-Freimarke von Surinam von 1945 'Verladen von Zuckerrohr auf Eisenbahn'; 5 c. Reproduktion der 3 Fr.-Marke von 1953, Monaco, Darstellung einer modernen Lokomotive; 10 c. Dampflokomotive 'Dam'; 10 c. moderner Triebwagen für den Nahverkehrsbereich; 20 c. Lokomotive Nr. 3737 der niederländischen Staatseisenbahnen; 20 c. moderne niederländische Elektrolokomotive des Typs IC-III; 30 c. Stephenson's Dampflokomotive 'Rocket', die heute berühmteste Lokomotive der Welt. Sie verkörpert den Übergang von der Pionierzeit des Dampflokomotivbaus zur höher entwickelten vorindustriellen Konstruktionsphase; 30 c. Hochgeschwindigkeitszug TGV der französischen Eisenbahngesellschaft SNCF. Dieser Zug wird auf der Strecke Paris—Lyon eingesetzt und hält den Geschwindigkeitsweltrekord; 50 c. Stephenson's Lokomotive 'Adler', die erste Lokomotive Deutschlands, die am 7. Dezember 1835 die Strecke von Nürnberg nach Fürth eröffnete; 50 c. französische Untergrundbahn, Modell 2-N für das Nahverbundsystem; 75 c. Dampflokomotive 'General', eine der berühmtesten Lokomotiven des Typs 'Amerika' aus dem Jahre 1855 mit der Achsfolge 2-B; 75 c. japanischer Tokaido-Express, dieser moderne Zug verkehrt auf der 515,4 km langen Schnellverbindung zwischen Tokio und Osaka. Die enorm günstige Verkehrsentwicklung auf dieser modernen Schnellbahn beflügelte die Planung und den Bau weiterer 'Shinkansen', wie die neuen Strecken heißen.



BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Offizielles Jubiläumsblatt der

FERPHILEX'85

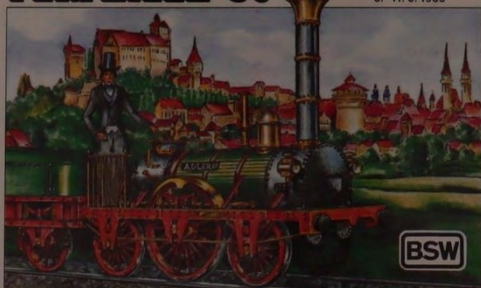
Internationale Briefmarken-Ausstellung der Eisenbahner-Philatelisten in der FISAIC und nationale Ausstellung des BDPh im Rang 1 vom 8.-11.8.1985 im Nürnberger Messezentrum.



Die Eröffnungsfahrt der Ludwigs-Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth fand am 7. Dezember 1835 um 9.00 Uhr mit 9 Wagen statt, gezogen von der Lok 'Adler', gebaut von Stephenson in England. Erster Direktor der LEB war Platner, sein Stellvertreter Scharrer.

FERPHILEX'85

NÜRNBERG
8.-11. 8. 1985



Internationale Briefmarken-Ausstellung der Eisenbahn-Philatelisten in der FISAIC
Nationale Ausstellung des BDPh-Rang 1



Postkarte

(Absender)

(Straße und Hausnummer oder Postfach)

(Postleitzahl) (Ort)

(Straße und Hausnummer oder Postfach)

(Postleitzahl) (Bestimmungsort)

30 Jahre Briefmarkensammler-Gemeinschaft (BSG) Nürnberg
im Bundesbahn-Sozialwerk

Offizielles Jubiläumsblatt der 'FERPHILEX'85'.



UNGARN



3 Ft. ungarische Schnellzugslokomotive; 40 Ft. Sinnbild des Verkehrs, Merkur, Eisenbahnzug und Dampfer.



Sondermarken zum Tag der Eisenbahner: 60 F. Zug bei der Abfahrt; 1 Ft. Schienenstrang-Legevorrichtungen.

Während der Monarchie fuhrn drei getrennte Eisenbahnen in Ungarn. Etwa ein Drittel des Systems gehörte dem Staat. Zu den privaten zählte die Österreichisch-Ungarische Staatsbahn (trotz des Namens) und die Österreichische Südbahn. Durch die Änderung der Staatsgrenzen nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Umfang der ungarischen Staats-Eisenbahn von der ursprünglichen Streckenlänge von 9.120 Kilometern nach einem Zusammenschluß von drei getrennten Bahnen auf heute 7.483 Kilometer reduziert. Seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges hat man ständig Fortschritte mit der Elektrifizierung gemacht und die Ringbahn von Budapest, die 19 Kilometer lang ist, ist ebenfalls elektrifiziert. Obwohl die ungarischen Bahnen europäische Standardspurweiten verwenden, ist das Lichtraumprofil weitaus größer. Ungarische Dampflokomotiven werden oft bis zum Maximum des Lichtraumprofils gebaut und wie die österreichischen wirken sie im Vergleich zu den Loks von Westeuropa riesig. Aber wie in allen Teilen der Welt ist die Dampftraktion letztlich doch überholt, wenn auch trotzdem noch viele Dampflokomotiven ihren Dienst versehen.



BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Philatelia '85



INTERNATIONALE POSTWERTZEICHEN-MESSE
MIT BRIEFMARKENAUSSTELLUNG
„150 JAHRE DEUTSCHE EISENBAHN“
KÖLN 8. - 10. NOVEMBER 1985

Vignettenblock zur Internationalen Postwertzeichen-Messe 'PHILATELIA' '85' mit Briefmarkenausstellung '150 Jahre Deutsche Eisenbahn', die vom 8. bis 10. November 1985 in Köln stattfand. Der Vignettenblock reproduziert die vier Sondermarken aus dem Jahre 1935 zu '100 Jahre Deutsche Eisenbahn', jedoch wurde 'Deutsches Reich' mit 'Philatelia Köln' ersetzt wie auch der Ausgabeanlaß bezüglich der Jubiläumszahl geändert wurde: 6 Pfg. der 'Adler' — erste Lokomotive der Eisenbahn Nürnberg—Fürth. Nach fast achtwöchiger, sehr beschwerlicher Reise kam der 'Dampfwagen' am 26. Oktober 1835 in Nürnberg an — keineswegs in betriebsfähigem Zustand; der 'Adler' war zerlegt in großen Kisten verpackt. Unter Anleitung des 'mitgelieferten' englischen Lokomotivführers 'Wilson' erfolgte der Zusammenbau der Maschine; 12 Pfg. moderne Schnellzugslokomotive der Reihe 03. Weil das Streckenausbauprogramm der Reichsbahn nicht wie erwartet durchgeführt werden konnte, mußte 1929/30 eine leichtere Schnellzugslok entwickelt und gegenüber der Reihe 01 bevorzugt beschafft werden. Die Einheitslokomotive der Reihe 03 besaß die Achsfolge 2-C1-h2; 25 Pfg. 'Fliegender Hamburger', Fernschnelltriebwagen Reihe VT04. Dieser diesel-elektrische Fernschnelltriebwagen lief ab 1933 in regelmäßigem Zugverkehr zwischen Berlin und Hamburg und bewältigte die 287 km lange Strecke in 2 Stunden und 18 Minuten. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h steigerte der 42 m lange wind-schlüpfrißig gebaute Triebwagen mit 98 Sitzplätzen die Reisegeschwindigkeit auf 124 km/h. Eine beachtliche Leistung für die damalige Zeit; 40 Pfg. Stromlinienschnellzugslokomotive 05.001. Bei der Firma 'Borsig' entstanden die beiden Stromlinienlokomotiven 05.001 und 05.002, welche am 8. März bzw. am 17. Mai 1935 abgeliefert wurden. Entsprechend der Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h erhielten die Maschinen Treib- und Kuppelräder mit 2.300 mm Durchmesser und ein 3-Zylinder-Triebwerk, dessen Mittelzylinder die erste Achse antrieb, während die Außenzylinder auf die zweite Achse wirkten. Zum Welttruhm gelangte diese Baureihe, als 05.002 am 11. Mai 1936 auf einer Fahrt mit einem Meßzug von Hamburg nach Berlin die Rekordgeschwindigkeit von 200,4 km/h erreichte.



UNGARN

FELADÓ: _____

☐ ☐ ☐ ☐



KASSA

125 ÉVES VASÚTVONAL

MISKOLC

LEVELEZŐLAP



MISKOLC, 1985. AUGUSZTUS 19

PÉNZJEGYNYOMDA - ÁRA: 2,40 Ft

☐ ☐ ☐ ☐



Postkarte '125 Jahre Eisenbahnlinie Miskolc—Kassa' mit eingedrucktem Wertzeichen zu 2 Ft. Das Wertzeichen zeigt die Stadtwappen von Miskolc und Kassa. Auf der linken Seite eine Darstellung der Strecke von Miskolc nach Kassa sowie vier verschiedene Lokomotivtypen des ungarischen Eisenbahnwesens.



PARAGUAY



Sondermarken, herausgegeben zum 150jährigen Jubiläum der Eröffnung der ersten öffentlichen Eisenbahnlinie auf der Strecke Stockton — Darlington im Jahre 1825: 1 G. englische Lokomotive 'Planet' aus dem Jahre 1830; 2 G. österreichische Lokomotive 'Koloss' aus dem Jahre 1844; 3 G. französische Lokomotive 'La Tarasque' aus dem Jahr 1846; 4 G. kanadische Lokomotive 'Lawrence' aus dem Jahre 1853; 5 G. deutsche Lokomotive der Maschinenfabrik Karlsruhe aus dem Jahre 1854; 10 G. Lokomotive der Vereinigten Staaten aus dem Jahre 1856, 'Sagua die Große' genannt; 15 G. spanische Rangierlokomotive 'La Berga' aus den 20er Jahren; 20 G. paraguayische Dampflokomotive 'Encarnacion'.

KLEINBOGEN EDITION



Van dit kavel is een deel gefotografeerd.

Part of this lot has been photographed.

Ein Teil dieses Loses wurde fotografiert.

Une partie de ce lot a été photographiée.

Часть этого лота сбита.

该拍品的一部分已被拍摄。

このロットの一部が撮影されました。