

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



GRUNOPOST



Verenigingsblad van de
Philatelisten Vereniging
Groningen

Emmastraat 5, 9722 EW Groningen

51e jaargang - nr 6 - december 2016



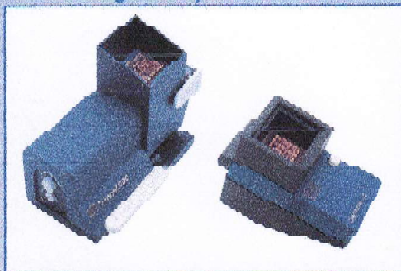
SAFE SAFE DUAL Noderland



Nederland Compleet teksten 2108 t/m 21104 - 1852-heden (excl. AM, WV, ZD & UB) in 4 blauwe "Vekama" 1A-rings banden met GOUDEN WAPENOPDRUK

Bestelnr. 21001040 met 4 bijpassende cassettes 784

SAFE Signoscope



De optisch-elektrische watermerkzoeker

testapparaat
Signoscope T1

Transformator

Stofkap

Signoscope 12

Transformator

Batterijen (per stuk)

Bestelnr. 9886

Bestelnr. 0007

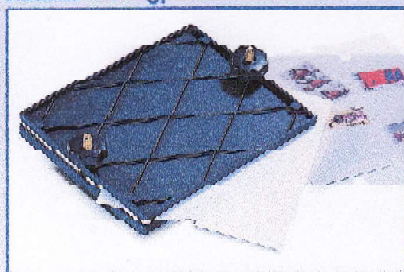
Bestelnr. 9891

Bestelnr. 9875

Bestelnr. 0878

Bestelnr. 9878

SAFE Droogpers



Vervaardigd met versterkt glasvezel.
Inclusief 20 droogbladen en 6 foliobladen.

Droogpers
Droogbladen (20st.)
Folliobladen (20st.)

Bestelnr. 1040

Bestelnr. 1042

Bestelnr. 1044

SAFE PERFOtronic



De PERFOtronic laat de juiste tandingswaarde zien

PERFOtronic

Inclusief bijbehorende ingebouwde adapter

Bestelnr. 9850

N.B.: Prijslijst op aanvraag.

Heeft één van deze artikelen uw interesse gewekt?

Deze zijn bij ons in de winkel te bezichtigen.

Emmastraat 5 · 9722 EW Groningen

SAFE Importeur:

SAFE Nederland / Van Maastricht Coins & Stamps Rotterdam

Boterlaan 02-04 · 3011 HJ Rotterdam

Tel · 010 - 414 30 77 e-mail · m.maastricht@wvs.nl

www.safe-nederland.nl



SAFE

SAFE NEDERLAND

GRUNOPOST

Verenigingsblad van de Philatelisten Vereniging Groningen

Redactie : J.P.A.Tolsma, G.D. v. d. Molen

Opmaak: G.D. v. d. Molen

VERSCHIJNT ZES MAAL PER JAAR

CENTRUM PHILATELISTEN VERENIGING GRONINGEN

Emmastraat 5, 9722 EW Groningen

Tel. 050 - 525 96 10

Geopend elke woensdag en zaterdag van 10.00 - 16.00 uur

Website: www.philatelist.nl

ISSN: 2211-0925

Contributie: Phil. Ver. Groningen, afd. contributie,
rekening nr.: **NL98INGB0004491102**

Ledenadministratie: E.W. Flentge, Oude Hoflaan 11,
9751 BK Haren, tel. 050 - 534 91 31

51^e jaargang - nr 6 - oplage 455 - december 2016

Inhoudsopgave:

- blz. 4: Agenda ledenavond 19 december 2016
- blz. 5: Van het bestuur/de redactie
- blz. 6: Begroting
- blz. 7: Bestelformulier supplementen
- blz. 8: 32 Leden vieren hun jubileum
- blz. 9: Tijdig overboeken betekent geld besparen
- blz. 9: Kerstverloting 2016
- blz.10: Kerstveiling
- blz.10: Activiteiten in de regio
- blz.11: De Trans Siberië Express, een levensdroom in vervulling....
- blz.25: Advertentie Rietdijk Postzegel- en Muntenveilingen
- blz.26: Advertentie POST NL
- blz.27: Christkindl, een mooie kersttraditie
- blz.29: Plattegrond nieuwe vergaderlocatie BSV Selwerd
- blz.30: Aankondiging Oudejaarsbeurs Hoogkerk 27 december 2016

De ledenavond van december zal gehouden worden op MAANDAG 19 DECEMBER 2016 in 't Vinkhuys, Diamantlaan 94 te Groningen. Het huishoudelijk deel van de vergadering begint **om 19.00 u.** Vanaf 18.00 u is er gelegenheid om te ruilen.

AGENDA

1. Opening
2. Notulen van de ledenavond van 28 november 2016
3. Ingekomen stukken
4. Mededelingen
5. Filatelistische nieuwtjes
6. Begroting en contributie
7. Huldiging jubilarissen
8. Aanmelding nieuwe leden
9. Kleine veiling
10. Pauze
11. Grote kerstverloting
12. Rondvraag
13. Sluiting

Toelichting op agendapunt 9:

Op deze kleine veiling wordt ook beter/duurder materiaal aangeboden.

Het bestuur van de Philatelisten Vereniging Groningen wenst alle leden zeer prettige feestdagen en een gezond en gelukkig 2017!

Attentie: De ledenavond van december begint om 19.00 uur!



Van het bestuur/de redactie

Activiteiten in december 2016

Tijdens de laatste maand van 2016 organiseert de vereniging weer verschillende activiteiten. Hierbij een rijtje data voor uw agenda:

zaterdag 17 december: 13.30 u Veiling van losse kavels in het centrum

maandag 19 december: 19.00 u Ledenavond in 't Vinkhuys

woensdag 21 december: 13.00 – 15.00 u Gelegenheid niet verkochte kavels aan te kopen in het centrum

dinsdag 27 december: 09.30 – 16.00 u Grote postzegelbeurs in de Sport-hal Hoogkerk, Zuiderweg 70 i.s.m. WB Evenementen. Zie ook de advertentie op pagina 28, is tevens entreebewijs.

Op **zaterdag 24 december en zaterdag 31 december** is ons centrum in verband met de feestdagen **gesloten**.

Activiteiten in het eerste halfjaar van 2017

We nodigen alle leden graag uit om met ons het nieuwe jaar op passende wijze in te luiden. U bent daarvoor welkom tijdens onze **nieuwjaarsreceptie** die op 7 januari 2017 gehouden zal worden in het centrum Emmastraat 5. We kunnen dan onder het genot van een hapje en een drankje even bijpraten en onze plannen voor 2017 uiteen zetten. Aanvang 14.30 u.

We gaan verhuizen!

Het is helaas niet mogelijk onze ledenavonden voort te zetten in 't Vinkhuys. Gelukkig heeft het bestuur een prachtige nieuwe locatie gevonden waar we vanaf januari welkom zijn. De ledenavonden zullen gaan plaats vinden in het gebouw van de:

B.S.V. Selwerd, Elzenlaan 72, 9741 NG Groningen, in de wijk Selwerd.

We blijven gewoon op de 4e maandag van de maand bijeen komen op de volgende data:

maandag 23 januari

maandag 27 februari

maandag 27 maart (jaarvergadering)

maandag 24 april

maandag 22 mei.

We hopen u dus binnenkort aan de Elzenlaan te mogen verwelkomen! Een plattegrond met korte routebeschrijving vindt u op pagina 27.

Philatelisten Vereniging “Groningen” Begroting 2017

Grunopost	6.000	Contributies	17.825
Maandblad	9.800	Afdelingen	11.220
Bondsdagen	220		
Nederlandse Bond	2.400		
Abonnementen (biblio)	100		
Attenties	2.000	Rente	2.950
Bestuurskosten	3.200		
Administratiekosten	1.000		
Porti	1.000		
Drukwerk	150		
Stempels	25		
Zaalhuur	1.000		
Lezingen	250		
Ruilbeurs	0		
Verloting	600		
Website	750		
Onvoorzien	1.000		
Afschrijving inventaris	200		
Onderhoud exploitatie	1.500		
	31.995		31.995
	=====		=====

Toelichting:

De contributie zal € 45,-- per jaar zijn voor het jaar 2017 bij automatische betaling en betaling vóór 1 januari 2016. Bij betaling na 1 januari 2017 bedraagt de contributie € 55,00.

Bestelformulier

Ondergetekende bestelt de volgende supplementen van het jaar 2016:

Naam: Lidnummer:
 Adres: Telefoon:
 Woonplaats: Verzenden: ja/nee

Land	DAVO	IMPORTA	LEUCHTTURM	LINDNER
Ned. zegels
Ned. zegels extra
Ned. vellen
Ned. vellen extra
Mooi Nederland
Ned. geïllustreerd
Mooi Ned. geïll.
Grenzeloos Ned.
Aruba
Curaçao
Sint Maarten
Carib. Ned.
Suriname
Overige

Type: Davo Luxe/Standaard Luxe
 Importa Juweel/SK/Standaard
 Leuchtturm SF/Standaard
 Lindner T
 Datum: Handtekening:.....

S.V.P. duidelijk, door omcirkeling van het type, invullen welk merk en type album u gebruikt.

31 Leden vieren hun jubileum!

Ook dit jaar zal er tijdens de ledenavond van 23 december a.s. speciale aandacht zijn voor de trouwe leden die al 25, 40 of 50 jaar aan onze vereniging verbonden zijn. Het bestuur stelt het op prijs om deze leden voor hun langdurige verbondenheid aan de vereniging even in het zonnetje te zetten. Dat gebeurt traditiegetrouw in de maand december.

50 Jaar lid:

O.J. Bouwman	Haren	D.A. Ritzema	Oldehove
R.M. Kruize	Groningen	H.L. De Vries	Haren

40 Jaar lid:

E. Boerma	Groningen	B. de Vries	Groningen
A. Vollema	Bedum	K. Harkema	Groningen
D.R. v.d. Heide	Groningen	A. Dokter	Groningen
C.J. Hoekstra	Delfzijl	H.R. Reus	Groningen
G. de Rooy-Schipper	Diesdorf	L.R. Holtjer	Noordbroek
G.J. Staal	Eelde	A. van Hijum	Grijpskerk
J. Wijker	Eelde	J.J. Schrage	Leek
H.H. v.d. Molen	Haren	R.J. Westerhof	Apeldoorn
G.J. Ten Pas	Eelde	M. Heeringa	Haren

25 Jaar lid:

H. Wiersma	Dokkum	G. Holstege	Haren
G.J. Diejen	Peize	O. Janssen	Moormerland
G. Dillerop-de Lange	Groningen	H. Gras	Bedum
F.J.M. Lambregts	Papendrecht	C. Keus	Muiden
C.W. Kristelijn	Grijpskerk		

U allen namens het bestuur van harte gelukgewenst!

Tijdig overboeken betekent geld besparen!

Nu de jaarwisseling snel nadert, wijst het bestuur u nogmaals op de regeling voor de contributie.

Indien u vóór 1 januari uw contributie voor het jaar 2017 overmaakt, betaalt u € 45,00. Wacht u met de betaling tot na 1 januari, dan kost het u € 55,00.

De decembermaand is weliswaar een dure maand maar uit ervaring weet u, dat januari 2017 dat zeker ook zal zijn. Wees daarom verstandig en bespaar € 10,00 op uw contributie.

Uiteraard betalen de leden die een machtiging tot automatische afschrijving hebben afgegeven ook € 45,00. Dat bedrag zal in januari/februari van hun rekening worden afgeschreven.

Automatisch betalen kan altijd. Vraag bij uw bank of op het postkantoor om een machtigingsformulier.

Het IBAN-nummer van de vereniging is: **NL98INGB0004491102.**

Ad Weening, penningmeester

Kerstverloting 2015

Ook dit jaar is een onmisbaar onderdeel van de decemberbijeenkomst de kerstverloting. Het bestuur heeft daarvoor deze keer 60 fraaie prijzen ter beschikking gesteld, bestaande uit postfrisse, ongebruikte en/of gestempelde zegels van Nederland en Overzee.

De loten zijn verkrijgbaar voor € 0,50 per stuk. In totaal zijn er 1250 loten, die alleen in de zaal verkrijgbaar zijn. U kunt ze dus niet bestellen of vooraf laten reserveren. Gelet op het aantal loten en prijzen worden **niet meer dan 100 loten per persoon** verkocht, tenzij in de pauze blijkt dat er nog loten over zijn. Prijzen die vallen op niet verkochte loten vervallen aan de vereniging behalve de hoofdprijzen (nrs 1 t/m 3). Mocht er een hoofdprijs vallen op een niet verkocht lot, dan wordt opnieuw een lot getrokken voor deze prijs.

Het bestuur wenst u een prettige avond en veel geluk bij deze verloting!

Kerstveiling

De jaarlijkse kerstveiling zal worden gehouden op **zaterdag 17 december**. Op deze veiling komen alleen losse kavels onder de hamer. Bezichtiging van de kavels is mogelijk

op zaterdag 17 december van 10.00 tot 13.15 uur, waarna om 13.30 uur de veiling begint.

in het centrum aan de Emmastraat 5 te Groningen.

De kavellijst kunt u raadplegen op de site van onze vereniging:
www.philatelist.nl

Niet verkochte kavels zijn alsnog te koop op

woensdag 21 december vanaf 13.00 uur in het centrum.

De inzet van de kavels wordt dan met één bod verhoogd. Zoals op de vorige vergadering is medegedeeld betaalt u naast de gebruikelijke veilingtoeslag van 12 ½ % € 1,00 per gekochte kavel.

Activiteiten in de regio

10 dec. 10.00 – 16.00 u	Winschoten , ruilbeurs speeltuingebouw, Bovenburen, Tromplaan 88;
27 dec. 10.00 – 16.00 u	Hoogkerk , sporthal, Zuiderweg 70 Oudejaarsbeurs
28 jan. 09.30 – 15.00 u	Winschoten , Bovenburen.

De Trans Siberië Express, een levensdroom in vervulling....

Zo begint een van de vele artikelen op internet over de langste treinreis ter wereld, om precies te zijn 9287 km lang. De treinreis van Moskou naar Vladivostok dwars door Siberië is inderdaad een reis die tot de verbeelding spreekt omdat ze voert langs ruige bergketens, uitgestrekte toendra's en gigantische wouden. Omdat het dit jaar precies 100 jaar geleden is dat de spoorlijn in gebruik genomen werd, is er veel aandacht voor. Dat herinnerde mij persoonlijk weer aan de prachtige reis die ik in 1993 met de Transsib maakte, 10 dagen lang van Moskou via Irkoetsk naar Vladivostok. Reden genoeg om eens te kijken of daar filatelistisch iets over te vertellen valt.

Maar om misverstanden te voorkomen is het goed te weten dat er niet sprake is van één Trans Siberië Express maar van vier. Er zijn dus ook vier treinreizen mogelijk:

1. De Trans Siberië Express van Moskou naar Vladivostok;
2. De Trans Mongolië Express van Moskou via Ulan Bator naar Peking;
3. De Trans Mantsjoerije Express van Moskou naar Peking door Mantsjoerije;
4. De Baikal-Amoer Express van Moskou via Tynda naar Vladivostok.

Het onderstaande kaartje laat zien dat tot Irkoetsk aan het Baikalmeer drie routes samenvallen maar daarna zich afsplitsen; de Baikal-Amoer Express volgt al een eigen tracé vanaf Krasnoyarsk.



Geschiedenis

Het plan voor een spoorlijn tussen Moskou en Vladivostok werd in 1891 bedacht door tsaar Alexander III en in dat zelfde jaar werd met de aanleg begonnen.



Alexander III



Alexander II

Maar daar was wel het een en ander aan vooraf gegaan. Tussen 1854 en 1858 annexeerde de toenmalige gouverneur van Siberië, buiten medeweten van de tsaar, de Chinese gebieden die aan de Stille Oceaan lagen en het schiereiland Sachalin. Die annexatie werd in 1860 door de Conventie van Peking vastgelegd en daarmee had Rusland een verbinding tussen de Atlantische en de Stille Oceaan. Een tweede voorwaarde werd geschapen door tsaar Alexander II die in de spoorwegen een mooi middel zag voor militaire doeleinden om bijv. opstandige volkeren en gebieden snel te kunnen onderwerpen. Militairen konden zo snel in enkele dagen naar onrustige gebieden worden gebracht om in te grijpen in plaats van weken onderweg te zijn. Hij was dan ook de eerste die een spoorlijn tot in het Aziatische deel van Rusland liet aanleggen. In de laatste dertig jaar van de 19^e eeuw gingen steeds meer stemmen op om een spoorlijn op te richten die niet alleen militaire doeleinden diende maar ook economische. De rijke kooplieden van Rusland zagen in een handelsverbinding, die 400 miljoen Chinezen en 35 miljoen Japanners binnen handbereik bracht, een enorme kans om door te groeien. Tsaar Alexander III was het met hun eens en vond dat het de hoogste tijd werd de plannen te verwezenlijken. Hij gaf graaf Sergej Juljewitsch Witte de opdracht een plan te ontwerpen en uit te voeren.



Graaf S.J. Witte

Graaf Witte kwam met een bouwplan dat bestond uit 5 trajecten:

1. De west Siberische spoorlijn van Tjeljabinsk tot de rivier de Ob (1419 km);
2. De midden Siberische spoorlijn van de rivier de Ob over Irkoetsk naar de stad Tomsk (1830 km);
3. De Baikalspoorlijn van Irkoetsk naar Myssowaja (310 km);
4. De Transbaikalspoorlijn van Myssowaja naar Strjetensk (1099 km);
5. De Ussurispoorlijn (genoemd naar de rivier Ussuri) van Khabarovsk naar Vladivostok.

Op 29 maart 1891 gaf Alexander III aan zijn zoon tsarevitsj Nicolas Alexandrowitsch opdracht een begin te maken met de bouw van de spoorlijn door Siberië. Twee maanden later liet de tsarevitsj een kruiwagen met zand vullen die hij eigenhandig leeg kiepte aan het begin van de geplande spoorlijn.



Nicolas Alexandrowitsch achter de kruiwagen

Tegelijkertijd werd in het verre oosten gestart met de bouw van de Ussurispoorlijn van Vladivostok richting Khabarovsk. Dit deel van de spoorlijn van 764 km werd op 13 november 1897 voltooid. Een knappe prestatie gezien het feit dat in dit gebied de gemiddelde temperatuur nauwelijks boven het vriespunt uitkomt.

Op 19 juli 1892 werd in Tjeljabinsk de eerste schep gezet voor de west Siberische spoorlijn. Maar er moest ook een verbinding komen vanuit Tjeljabinsk door het Oeralgebergte naar het Europese deel van Rusland i.c. naar Moskou. Door gebruik te maken van een bestaande spoorweg van Moskou tot Slatoust aan de voet van de Oeral, die dankzij een brug over de Wolga net klaar was, kon hier volstaan worden met een spoorlijn van 100 km. Naarmate de aanleg van de spoorlijn vorderde werd het steeds lastiger bouw materiaal over de

alsmaar groter wordende afstanden te vervoeren. Alle beschikbare locomotieven van particuliere spoorwegmaatschappijen uit Rusland, de Kaukasus, de Oeral, Oekraïne en zelfs Polen werden gevorderd om verder te kunnen met de bouw. Toen dat niet genoeg bleek werden locomotieven uit West-Europa geïmporteerd. Op 19 oktober 1894 stierf tsaar Alexander III die werd opgevolgd door zijn zoon Nicolaas II die zijn taak en daarmee de verantwoordelijkheid voor de bouw op zich nam. Hij deed dat met succes: hij wist zelfs Frankrijk over te halen een grote financiële bijdrage aan de aanleg te leveren.



Nicolaas II

Het eerste traject van Tjeljabinsk tot de rivier de Ob van 1419 km kon na 4½ jaar op 27 oktober 1896 in gebruik worden genomen. Aan het einde van dit traject moest nog wel een plaats gesticht worden. Eerst noemde men die simpelweg Station Ob maar toen het station uitgroeide tot een dorp kreeg het de naam Novo Nikolajewsk, genoemd naar de tsaar.



Het station bij de Ob

Vooral de doorsteek door de Oeral leverde veel problemen op; er moesten door talrijke bergruggen passages gegraven worden om de verbinding tussen Moskou en Tjeljabinsk mogelijk te maken.

Vrijwel gelijktijdig werd ook een begin gemaakt met het 4^e traject; de Transbaikalspoorlijn. Vanuit de haven van Myssowaja aan het Baikalmeer werd begonnen met een lijn naar het oosten in de richting van Sretensk over een afstand van 1099 km. Bij Sretensk eindigde de spoorlijn aan de oever van de bevaarbare rivier de Schika die uitmondde in de Amoer. Over die rivier was Khabarovsk per schip bereikbaar. Daar lag de aansluiting met de Ussurilijn zodat vanaf 1900 Vladivostok bereikt kon worden. In datzelfde jaar was ook het tweede traject, de midden Siberische spoorlijn gereed gekomen. Het lastigste deel daarvan was vanaf de rivier de Ob naar Krasnojarsk waar een andere grote rivier, de Jenissei, overgestoken moest worden. Die rivier was ter plekke ruim 900 meter breed en er moest een spoorbrug gebouwd worden met 6 bogen van 145 meter en een spanwijdte van 21 meter.



De spoorbrug over de Jenissei

Een technisch hoogstandje. Ook als men nu nog over dezelfde spoorbrug rijdt is het een indrukwekkend bouwwerk. De eindbestemming was Irkoetsk maar er werd ook een 80 km lange zijlijn gelegd naar Tomsk.

Daarmee resteerde nog één stuk nl. de route van Irkoetsk om het Baikalmeer heen naar de havenplaats Myssowaja, de Baikalspoorlijn. Omdat dit gebied heel bergachtig is, vergelijkbaar met het Alpenlandschap, was de aanleg van een spoorlijn heel gecompliceerd en voorlopig te duur. Daarom werden de

treinen vanaf Irkoetsk op veerboten geladen die het Baikalmeer overstaken, aan de andere kant in Myssowaja weer werden uitgeladen en na 1100 km bij Sretensk opnieuw op veerboten werden geladen om via de rivier de Amoer Khabarovsk te bereiken. Daarna konden de treinen weer over het spoor naar Vladivostok. Het was dus een enorme onderneming als men eenmaal op het Jaroslavl-station in Moskou opgestapt was, voor men uit het Ussuri-station in Vladivostok weer met beide benen op de grond stond.



Het Jaroslavl-station te Moskou



Het Ussuri-station te Vladivostok

Maar vanaf 1896/97 kon men van west naar oost en omgekeerd door het immense Russische rijk reizen; een immense prestatie om in 15 jaar tijd ruim 6000 km spoorlijn aan te leggen.

Omdat de Trans-Siberische spoorlijn door 5 verschillende directies geleid werd, voor ieder traject één, werd er geen uniforme keuze voor het materiaal gemaakt. Bovendien: de route voerde door diverse soorten landschap zoals de taiga, de toendra en een woestijnachtig steppengebied met soms scherpe bochten en steile hellingen zodat er voor ieder type landschap aparte locomotieven moesten worden gebruikt.



De trein in de steppe

Die werden vanaf 1890 in Rusland gebouwd maar met de groei van het treinverkeer werd ook materiaal uit Duitsland en Engeland ingezet. Dat waren hoofdzakelijk stoomlocomotieven die met hout gestookt werden. Op de zegels van Congo en Liberia zien we daarvan een voorbeeld.



De locomotieven weergegeven op postzegels van Congo en Liberia

De wisselende (weers)omstandigheden vereisten ook voortdurend aanpassingen aan het traject. Zo werden oorspronkelijke houten bruggen geleidelijk aan vervangen door stalen bruggen en werden de berkenhouten bielzen al na een paar jaar vervangen door bielzen van een hardere houtsoort. Langzamerhand naderde de lijn haar voltooiing. De inzet van de 90.000 (!) arbeiders kon worden afgebouwd; eerst werden de Koreaanse en Chinese dagloners

naar huis gestuurd en later werden ook de ingezette strafgevangenen ontslagen en soms vrijgelaten.

Toch kwam er een kink in de kabel: in de nacht van 8 op 9 februari 1904 viel Japan de Russische oorlogs- en koopvaardijsschepen in de haven van Port Arthur aan. Dat betekende het begin van de Russisch-Japanse oorlog die tot 5 september 1905 zou duren. Daardoor kwam het vervoer op de Trans-Siberische spoorlijn bijna geheel stil te liggen. Omdat vrijwel de hele route bestond uit enkelspoor kregen militaire transporten voorrang op het gewone treinverkeer en dat gold later ook het vervoer van gewonden terug van het front. Nu wreekte het zich dat de route om het Baikalmeer niet gereed was want deze transporten liepen grote vertraging op door de overtocht met schepen en de lijn raakte vaak volledig verstopt. De chaos was zo groot dat er in de winter van 1904 zelfs een spoorlijn over het ijs van het Baikalmeer werd gelegd om de gewonden te kunnen afvoeren. Tegelijkertijd werd er met man en macht gewerkt aan de Baikalspoorlijn rond het meer. Vijf weken na het einde van de oorlog kon het eerste deel van 260 km in gebruik genomen worden.



De spoorlijn bij het Baikalmeer

Om u een indruk te geven van de moeilijkheden die men tegenkwam: er moesten voor dit stuk 41 tunnels worden gegraven en 16 onderdoorgangen, 248 bruggen en viaducten en 268 steunmuren worden gebouwd. Opnieuw werden dagloners, gevangenen, ballingen en bewoners van de berggebieden ingezet maar ook grote aantallen Italiaanse, Belgische en Poolse arbeiders die ervaring hadden met dit werk. Als een gevangene 9 maanden aan het spoor werkte, leverde het hem dat een jaar strafvermindering op. Het zou nog tot eind 1915 duren voor ook het laatste stuk rond het Baikalmeer gereed kwam.

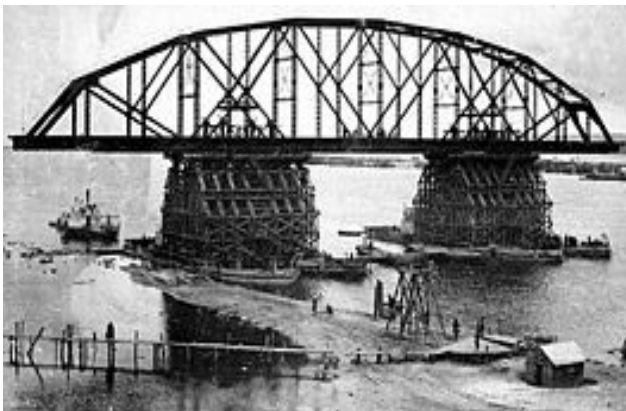
Intussen was echter wel duidelijk geworden dat het gebruikte materiaal aan hevige slijtage onderhevig was: bielzen verrotten, rails braken af en ontsparingen waren aan de orde van de dag. Bij de vernieuwing van de lijnen werd getracht beter en zwaarder materiaal te gebruiken zodat er ook treinen met een grotere asdruk van de route gebruik konden maken. Om er zeker van te zijn dat dit werk correct werd uitgevoerd stuurde de overheid talrijke

controleurs naar de werkzaamheden. Dat was hard nodig want er werd van de bouwplaatsen enorm veel gestolen en goed materiaal werd verwisseld voor inferieure spullen. Op de afbeelding een vrijkaartje voor een controleur bij de Oost Amoer spoorlijn.



Een vrijkaartje bij de Oost Amoer spoorlijn

Aan het begin van de Eerste Wereldoorlog op 1 augustus 1914 had Rusland het geluk dat de strijd zich niet direct op haar grondgebied afspeelde. Voor de Trans-Siberische spoorlijn betekende het wel dat troepentransporten en het vervoer van wapens en oorlogsmateriaal uit het Verre Oosten weer voorrang kregen op het personenvervoer. Maar de oorlog had ook grote vertraging tot gevolg bij de aanleg van een spoorbrug over de rivier de Amoer bij Khabarovsk.



De spoorbrug over de Amoer

De opening van de brug was gepland op 1 oktober 1915 maar de brugdelen moesten vanuit het buitenland geleverd worden. De Duitse marine torpedeerde in de Indische Oceaan precies dat vrachtschip dat de laatste twee brugdelen voor deze spoorbrug vervoerde. Daardoor kon de brug pas op 18 oktober 1916 in gebruik genomen worden.

Een half jaar later brak de Russische revolutie uit. Tsaar Nicolaas II deed op 15 maart 1917 afstand van de troon. De familie Romanov werd in het geheim in een luxe rijtuig van Wagon Lits over de Trans-Siberische spoorlijn naar Tobolsk gebracht. De bolsjewieken onder leiding van Lenin namen de macht over en sloten na korte tijd vrede met Duitsland. Maar daarmee was de strijd nog niet gestreden. Er volgde een complete burgeroorlog tussen de “roden” en de “witten” die Rusland in een totale chaos stortte. Daar kwam nog een opstand bij van een leger van 12.000 Tsjechen die meegestreden hadden met de Russen maar door de Duitse bezetting van de Oekraïne niet terug konden naar hun land. Er werd besloten hen via Siberië terug te laten keren. Dat werd een totale mislukking. De Tsjechen kwamen in opstand door de lange reis vol ontberingen waaronder een groot gebrek aan voedsel. Ze namen hun wapens op en kregen grote delen van de Trans-Siberische spoorlijn in handen. Uit protest weigerden ze nog treinen door te laten. Toen de Tsjechen dreigden op te rukken naar Jekaterinenburg waar de tsaar en zijn familie verbleven om hun steun aan hem te betuigen, werden de tsaar en zijn familieleden zonder enige vorm van proces door de bolsjewieken neergeschoten. Pas met behulp van geallieerde troepen uit Amerika, Japan, Engeland en Frankrijk lukte het om het Tsjechische legioen uit Siberië te verdrijven.



De tsaar met zijn familie

Toen op 30 december 1922 de USSR werd opgericht onder leiding van Lenin was de toestand van de spoorlijn schrikwekkend. Nog maar 30% van het rollend materiaal was aanwezig, alleen al in Siberië en het Verre Oosten waren 4000 bruggen, 5000 stations en 400 watertorens verwoest. Duizenden locomotieven waren compleet onbruikbaar en niet te repareren omdat een groot deel in het buitenland was gebouwd. Reizen met de trein werd een verschrikking. Roof en diefstal waren aan de orde van de dag als er al treinen reden. Lenin was zich van deze situatie zeer bewust en verhief het herstel van de Trans-Siberische spoorlijn tot prioriteit. Het paste goed in zijn stelling “Communisme is de Sovjetmacht plus de elektrificering van het hele land.” Daarbij hoorde niet alleen de aanleg van elektriciteit voor de steden maar ook die van de spoorwegen waaronder grote delen van de Trans-Siberië-lijnen naar de grote industriesteden. De hele route te elektrificeren was voorlopig te duur.

Na de Eerste Wereldoorlog, de Russische revolutie en de burgeroorlog normaliseerde het leven in de USSR redelijk snel. De contacten met het westen werden weer opgenomen en de reis van West-Europa naar de Stille oceaan werd weer mogelijk. Zeker nadat de Russische regering de 49 in beslag genomen wagons van Wagon Lits weer teruggegeven had.



De locomotieven worden elektrisch aangedreven

Tegen het einde van 1926 kon men in de Trans Siberië Express weer de luxe ervaren van weleer en kon de beau monde weer vanaf Parijs over Moskou naar Vladivostok reizen zij het dat maar één maal per week slaapwagens beschikbaar waren. Tot 1932 reden er overigens maar 3 treinen per week. Maar er was weer een lichte groei te zien. De sovjets gebruikten de spoorlijn veel meer voor industriële doeleinden: de ontwikkeling van de staalindustrie en het vervoer van steenkolen en ijzererts. Daarvoor werden zelfs locomotieven in Amerika besteld die bij aankomst echter veel te zwaar bleken voor de Russische spoorlijnen. Er zat niets anders op dan zelf geschiktere locomotieven te bouwen. Die kwamen er ook met typeaanduidingen als JS-20 (Josef Stalin met een asdruk van 20 ton) en FD-20 (Felix Dserschinsky, hoofd van de geheime dienst!). Tot aan het begin van de Tweede Wereldoorlog had de USSR van deze typen 2650 machines gebouwd.



Locomotieven: de Josef Stalin en de Felix Dserschinsky

De steden langs de lijn ontwikkelden zich eveneens. Hiervoor noemde ik het station aan de Ob dat de naam van de tsaar kreeg: Novo Nikolajewsk. De stad was fors gegroeid en de verwijzing naar de tsaar kon in de USSR natuurlijk niet meer. Daarom werd de stad omgedoopt tot Novosibirsk. Ze zou uitgroeien tot de grootste stad aan de spoorlijn.

In 1933 werd de USSR getroffen door een zware hongersnood als gevolg van mislukte vijfjarenplannen. De schuldigen werden zonder uitzondering veroordeeld tot dwangarbeid in een goelag in Siberië. De Trans Siberië Express kreeg

in deze tijd de bijnaam “Goelag-Expres” waarmee duizenden slachtoffers van de zuiveringen naar de kampen in Siberië werden vervoerd. De reis duurde soms 14 dagen waarin de gevangenen volledig aan hun lot werden overgela-



Station Novosibirsk

ten. Op willekeurige momenten werd gestopt en werden de deuren van de veewagens geopend waarna de lijken van de omgekomen gevangenen met de opgehoopte ontlasting met bezems op de spoorlijn werden geveegd. Stalin en zijn geheime dienst voerden een gewetenloze moordpartij uit waarvan iedere willekeurige burger het slachtoffer kon worden. Zijn eigen treinreizen verliepen volstrekt anders. Hij liet in 1932 een luxueus ingerichte “Blauwe Expres” voor zichzelf bouwen waarvan alleen hij en enkele getrouwen gebruik mochten maken. Zijn trein had op de Trans Siberische spoorlijn altijd voorrang en hele baanvakken werden vrijgemaakt als deze in aantocht was. Op stations mocht geen sterveling in de buurt van deze trein komen die de “rode tsaar” alle mogelijke luxe en comfort bood.



Pantser trein bestemd voor het oorlogsfront

De Trans Siberische spoorlijn was door de Russische revolutie en de gevolgen daarvan pas rond 1930 weer goed bruikbaar. Nog geen twaalf jaar later volgde opnieuw een catastrofe: op 22 juni 1941 viel Hitler Rusland binnen en begon voor de Russen de Tweede Wereldoorlog. Stalin liet

onmiddellijk alle oorlogsmachinerie en alle belangrijke fabrieken ontmantelen en vervoeren naar het veilige oosten via de Trans Siberische spoorlijn. Zo werden complete locomotieffabrieken en autofabrieken per trein tot achter de Oeral vervoerd. De personentreinen zaten op weg naar het oosten vol met vluchtelingen uit het frontgebied en op de terugweg vol met soldaten die vanuit het Aziatische deel van Rusland weer naar het oorlogsgebied werden gebracht. Omdat de mannen in enorme aantallen werden opgeroepen voor het leger, namen de vrouwen hun plaats in het vervoer in. Tegen het einde van 1944 was 40% van de machinisten vrouw en van het overige spoorwegpersoneel bijna 95%.

Hoewel na de oorlog bleek dat de Trans Siberische spoorlijn relatief weinig schade had opgelopen, was er zoveel geld nodig om de verwoeste lijnen in Europees Rusland te herstellen, dat vooreerst van een verbreding van het spoorwegnet werd afgezien. Daar kwam verandering in toen door het ministerie van oorlog vele duizenden krijgsgevangenen naar de kampen in Siberië werden gestuurd. Zo kreeg de overheid opnieuw de beschikking over goedkope arbeidskrachten, zeg maar slaven die ingezet konden worden voor onderhoud aan het spoor. De andere kant van de medaille was dat er nu op grote schaal voedseltransporten naar de hongerende bevolking in het westen van Rusland vervoerd konden worden.

De belangstelling voor een reis met de Transib was in de jaren na de oorlog nog niet erg groot. Als men al aan de reis begon, kreeg men te horen dat alleen een reis tot Khabarovsk mogelijk was omdat de Ussurilij en Vladivostok tot militair sfergebied waren verklaard. Dat gold ook voor Sovjetburgers. Buitenlanders mochten tussen 1950 en 1960 zelfs helemaal niet met de Trans Siberië Expres rijden. Daaraan kwam met het einde van de Koude Oorlog gelukkig een einde.



Schema van een deel van de spoorlijn Moskou - Baikal

Tegenwoordig beschikt Rusland over een goed spoorwegnet, hoewel bijv. in het jaar 2000 nog ruim 600 km van de Trans Siberische spoorlijn geëlektrificeerd moest worden. Maar de hele route is nu goed bereikbaar, ook in de winter. Er zijn verschillende aftakkingen en zijlijnen aangelegd waardoor men tegenwoordig meestal vanuit Moskou via Jaroslavl, Kirov, Perm, Jekaterinburg en Tjumen naar Omsk rijdt en vandaar uit verder.



De spoorlijn van Moskou tot Omsk

Als begindatum van deze historische lijn is 21 oktober 1901 vastgelegd, zodat de Trans Siberische spoorweg nu precies 115 jaar bestaat. Ongetwijfeld een gelegenheid om er filatelistisch aandacht aan te besteden. In een volgende aflevering meer aandacht voor mijn persoonlijke ervaringen tijdens deze treinreis van 9287 km.

John Tolsma

Lit. F.Blazek – Ein Mythe wird 125 Jahre alt, Deutsche Briefmarken-Revue 67^e jaargang nr 6/9
 A.v.d.Graaf – Reishandboek Trans Siberië-Express, Rijswijk z.j.
 J.Tolsma – Dagboek Trans Siberië Express, juni 1993



Bankbiljet Alexander III



Rietdijk

A° 1919



Postzegel- en Muntveilingen

- Een betrouwbare taxatie van uw verzameling?
- Een hoge opbrengst via een internationale veiling?
- Een gedegen en correcte afwikkeling van uw levenswerk?



Laat **Rietdijk** uw partner zijn!

In april en november telkens een grote postzegelveiling en in juni en december telkens een grote muntveiling.



Wij zijn doorlopend op zoek naar postzegels en munten!

Voor grote inzendingen komen wij graag naar u toe!

Bel: **070-364 79 57**

of mail: **info@rietdijkveilingen.nl**



Adres Noordeinde 41 (schuin t.o. paleis)
2514 GC 's-Gravenhage

Telefoon **070-364 79 57** (postzegelveiling)

070-364 78 31 (muntveiling)

Fax 070-363 28 93

Internet www.rietdijkveilingen.nl

E-mail info@rietdijkveilingen.nl





Postzegels verzamelen
een hobby
voor alle leeftijden

Christkindl, een mooie kersttraditie

In 1695 plaatste de zieke dirigent Ferdinand Serlt een klein figuurtje van het Christuskindje in een holle boom nabij de plaats Steyr in boven-Oostenrijk. Hij leed aan een ernstige vorm van epilepsie (vallende ziekte).



Vrijwel dagelijks maakte Ferdinand een wandeling in de bossen en ging dan altijd langs zijn beeldje om te bidden. Na enige tijd bleek hij genezen te zijn van zijn ziekte. Hij vertelde het en het nieuws verspreidde zich snel. Het beeldje trok zoveel pelgrims dat werd besloten op die plek een kerkje te bouwen. En zo ontstond de naam “Zum Christkindl unterm Himmel” (kerstkind onder de hemel).



In 1950 begon de Oostenrijkse post met een speciale actie. Liefhebbers van stempels konden hun kerstpost laten afstempelen met een voor die gelegenheid gemaakt stempel van Christkindl. Vanaf het begin was dit een enorm succes. Het eerste stempel werd ruim 40 duizend keer geplaatst. De interesse vanuit de gehele wereld groeide alsmear door en tegenwoordig moeten in de periode van eind november tot 6 januari 16 employees van de post worden ingezet om de ruim 1,5 miljoen kaarten en brieven te stempelen.



Tussen de 1 en 2 miljoen mensen sturen elk jaar tegen de kersttijd een brief naar het Oostenrijkse plaatsje Christkindl (gemeente Steyr) met het verzoek om de ingesloten envelop of kaart terug te sturen met het speciale kerststempel van Christkindl. Daarvoor moet wel een internationale antwoordcoupon van 6 euro worden bijgesloten. De brief of kaart wordt daardoor tevens voorzien van de voor dat jaar geldende kerstzegels.

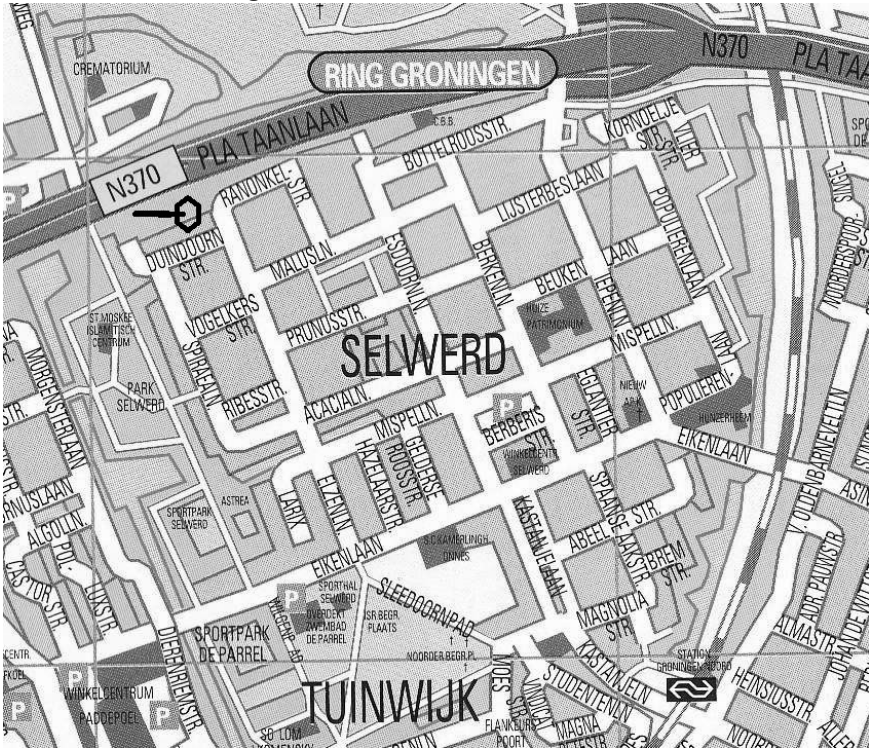


Deze actie loopt van het begin van de advent (laatste week van november) tot 6 januari van het erop volgende jaar (christelijke feestdag van Driekoningen). Sinds 1965 worden 2 verschillende stempels gebruikt.

Eén in de periode voor kerstmis met een typisch kersttafereel zoals een kribbe met herders, Jozef en Maria en uiteraard het Jezuskind. Het andere stempel dat wordt gebruikt na kerstmis toont meestal de drie koningen in aanbidding.

Lammert Settelaar (op eerste kerstdag geboren, dus zelf een christkind!)

Locatie nieuwe vergaderruimte voor de ledenavonden vanaf 2017



Een kaartje van een deel van de wijk Selwerd waar vanaf januari 2017 de ledenavonden zullen worden gehouden. Het betreft het gebouw van de speeltuinvereniging "B.S.V. Selwerd" en is gelegen aan de Elzenlaan 72. Aan het einde van de Elzenlaan vindt u aan de linkerkant de Duindoornstraat. Deze links laten liggen en doorrijden tot het eind. Zo ongeveer tegen de Plataanlaan aan ter hoogte van de aanduiding N 370 staat het gebouw. Op dit kaartje is tevens met een pijl en een zeshoek de ligging aangegeven.

OUDEJAARSBEURS 2016

**DINSDAG 27 DECEMBER
SPORTHAL HOOGKERK**

(ZUIDERWEG 70, 9744 AP) 09.30 -16.00 UUR

**Tientallen Filateliestands aangevuld met munten,
papiergeld, modelauto's, ansichtkaarten,
sigarenbanden etc. etc.**

**VRIJKAART VOOR LEDEN VAN DE
PHILATELISTEN VERENIGING GRONINGEN AF TE HALEN
BIJ DE VERENIGINGS STAND (NAAST INGANG) !!!**



**LET OP: RUIME GRATIS PARKEERPLAATS OP 100 METER NAAST RESTAURANT
"YANKEE DOODLE" EN RECHTSTREEKSE BUSVERBINDING TUSSEN
SPORTHAL EN HOOFDSTATION**

Georganiseerd door WB Evenementen in samenwerking
met de *Philatelisten Vereniging Groningen*

Voor vragen of inlichtingen 050-5033926 ('s avonds)
of via mail info@wbevenementen.eu



POSTZEGELVEILING 'LEOPARDI'

Postbus 176
7440 AD NIJVERDAL
Kantooradres:
Rijssensestraat 203B
7441 AD NIJVERDAL
TELEFOON 0548-655855
E-MAIL: info@leopardi.nl

Elske twee maanden een grote veiling
in onze EIGEN VEILINGZAAL
Rijssensestraat 203B te Nijverdal

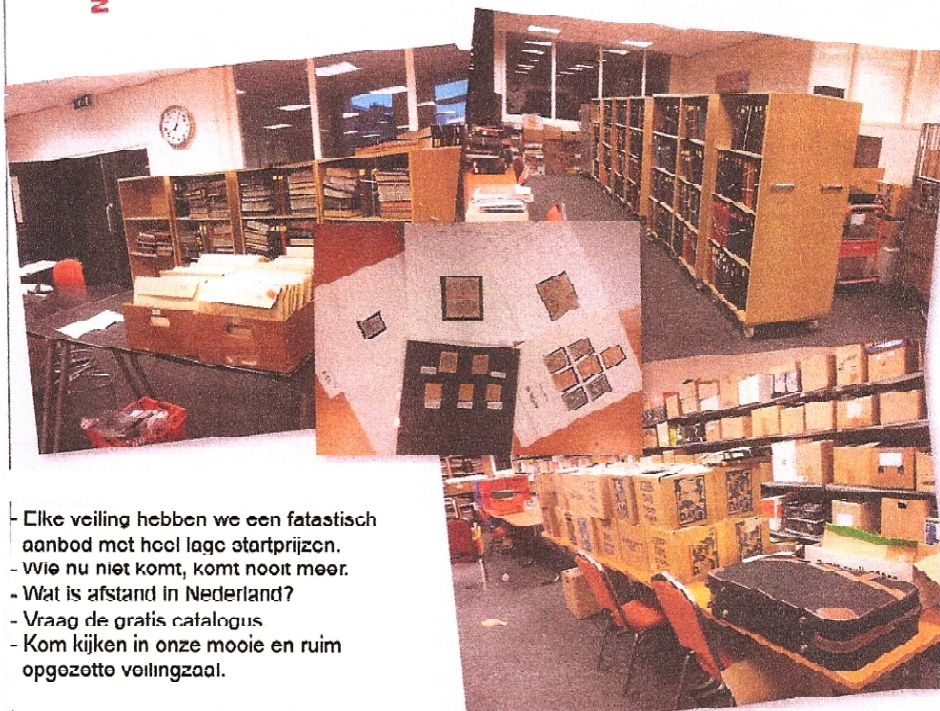
- **KIJKDAGEN:** Maandag tot en met vrijdag van 10.00 tot 16.00 uur.
Zaterdag van 08.30 tot 12.30 uur.
- **VEILING:** Zaterdag van 11.00 tot 12.30 de z.g. "kleine kavels"
en vanaf 13.30 uur de verzamelingen, partijen en dozen.
- Vraag de **GRATIS CATALOGUS!**

Tevens renteloze voorschotten op grotere collecties.

W.V. Leopardi, filatelistisch makelaar en beëdigd taxateur.



Nu ook op internet: www.leopardi.nl



- Elke veiling hebben we een fantastisch aanbod met heel lage startprijzen.
- wie nu niet komt, komt nooit meer.
- Wat is afstand in Nederland?
- Vraag de gratis catalogus
- Kom kijken in onze mooie en ruim opgezotto veilingzaal.



VERBODEN
HET ZAKELIJK VERKEER
WIBERGEN DE VRIES BV

CORINPHILA

G.J. GARRITSEN REGISTERTAXATEUR / DLKRAIL / MV

VEILINGEN IN NEDERLAND SINDS 1974
EN IN ZWITSERLAND SINDS 1926



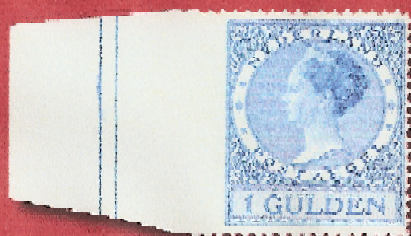
Puntstempel 122
€ 1.700,-



Horizontaal brugpaar
€ 2.000,-



1e-dagstempel
€ 15.500,-



Links ongetand
€ 1.700,-



Rechts ongetand
€ 14.500,-

CORINPHILA VEILINGEN BV

HEMBAARDSCHEDELAAN 100
1101 VC AMSTERDAM NEDERLAND
TEL. (+31) (0)20 - 604 97 40
FAX (+31) (0)20 - 604 97 40
INFO@CORINPHILA.NL
WWW.CORINPHILA.NL

CORINPHILA AUKTIONEN AG

WILH. DIETKAMM 8
W 14 ZÜRICH - ZWITSERLAND
WWW.CORINPHILA.CH

VEILINGCATALOGI DIGITAAL VIA ONZE
WEBSITE OF PER POSTI VERKRIJGBAAR

OOK U KUNT PROFITEREN VAN ONZE
UITSTEKENDE VERKOOPRESULTATEN

GAARNE GEVEN WIJ U VRUDBLIJVEND
ADVIES EN INFORMATIE OVER ONZE
GUNSTIGE VEILINGVOORWAARDEN