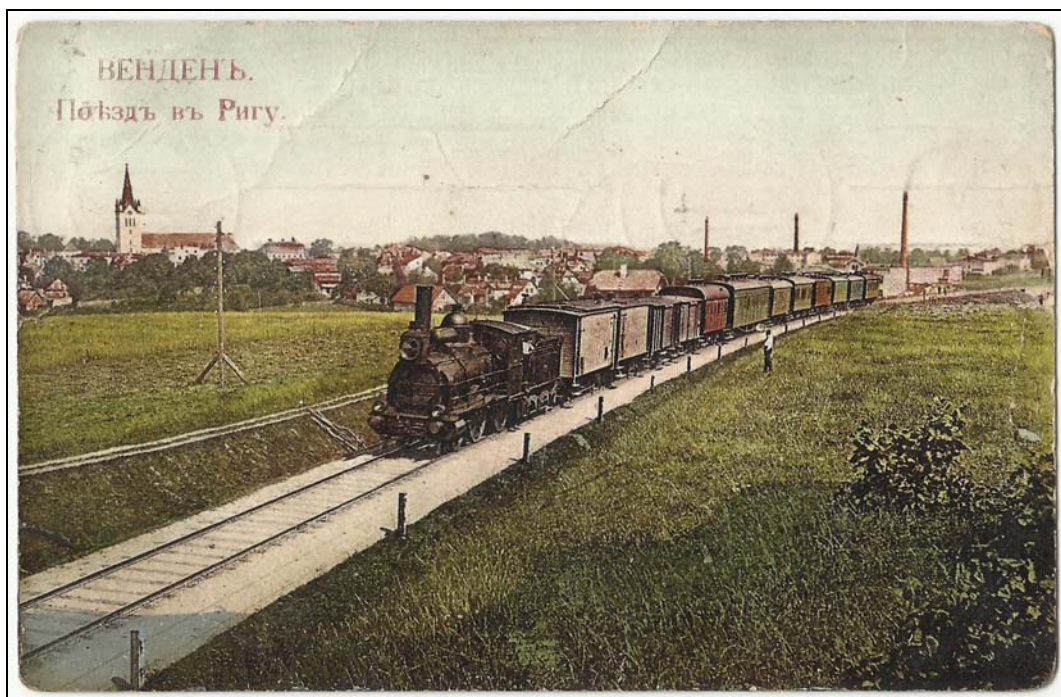


Filatelistengroep
HET BALTISCHE GEBIED



POSTVERVOER PER TREIN IN LETLAND IN DE TSARENTIJD, DEEL 1

Jan Kaptein
Ruud van Wijnen

Twee jaar na de ingebruikname van de spoorlijn tussen de Russische hoofdstad St. Petersburg en de voormalige hoofdstad Moskou in 1851 werd begonnen met de aanleg van de verbinding tussen St. Petersburg en Warschau.

De bouw van deze strategische spoorlijn duurde van 1853 tot 1862. Over een afstand van iets meer dan 200 kilometer liep de lijn door de landstreek Latgale in het westen van het gouvernement Vitebsk. Dit gebied zou na de Eerste Wereldoorlog deel gaan uitmaken van het onafhankelijke Letland. Via spoorwegknooppunten aan de St. Petersburg-Warschau lijn werden in latere jaren de Letse havensteden Riga, Libava / Liepāja en Vindava / Ventspils met het Russische achterland verbonden. Daarmee kan deze spoorlijn met recht de ruggengraat van het Letse spoorwegnet genoemd worden. **(kaart 1).**

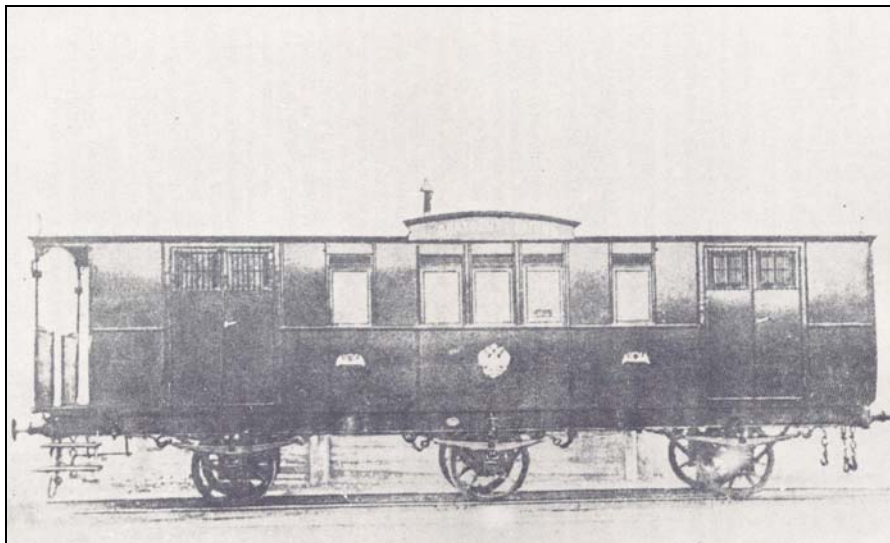
In een aantal artikelen willen we ingaan op de ontwikkeling van zowel het spoorwegnet als het postvervoer per trein in de Russische gebieden die in 1918 deel zouden gaan uitmaken van Letland.

Na aandacht te hebben besteed aan de organisatie van het postvervoer per trein in Rusland en de in postwagens gebruikte stempels, beschrijven we in dit nummer van ons blad de spoorlijnen St. Petersburg-Warschau en Riga-Dünaburg-Orel.

We ronden af met het spoorwegknooppunt Dünaburg (Dvinsk) / Daugavpils.

De organisatie van het postvervoer per trein in Rusland

Al in 1851, bij de opening van de spoorlijn tussen St. Petersburg en Moskou, werd tussen de particuliere spoorwegmaatschappij en het Ministerie van Posterijen een overeenkomst gesloten voor het vervoer van post per trein.



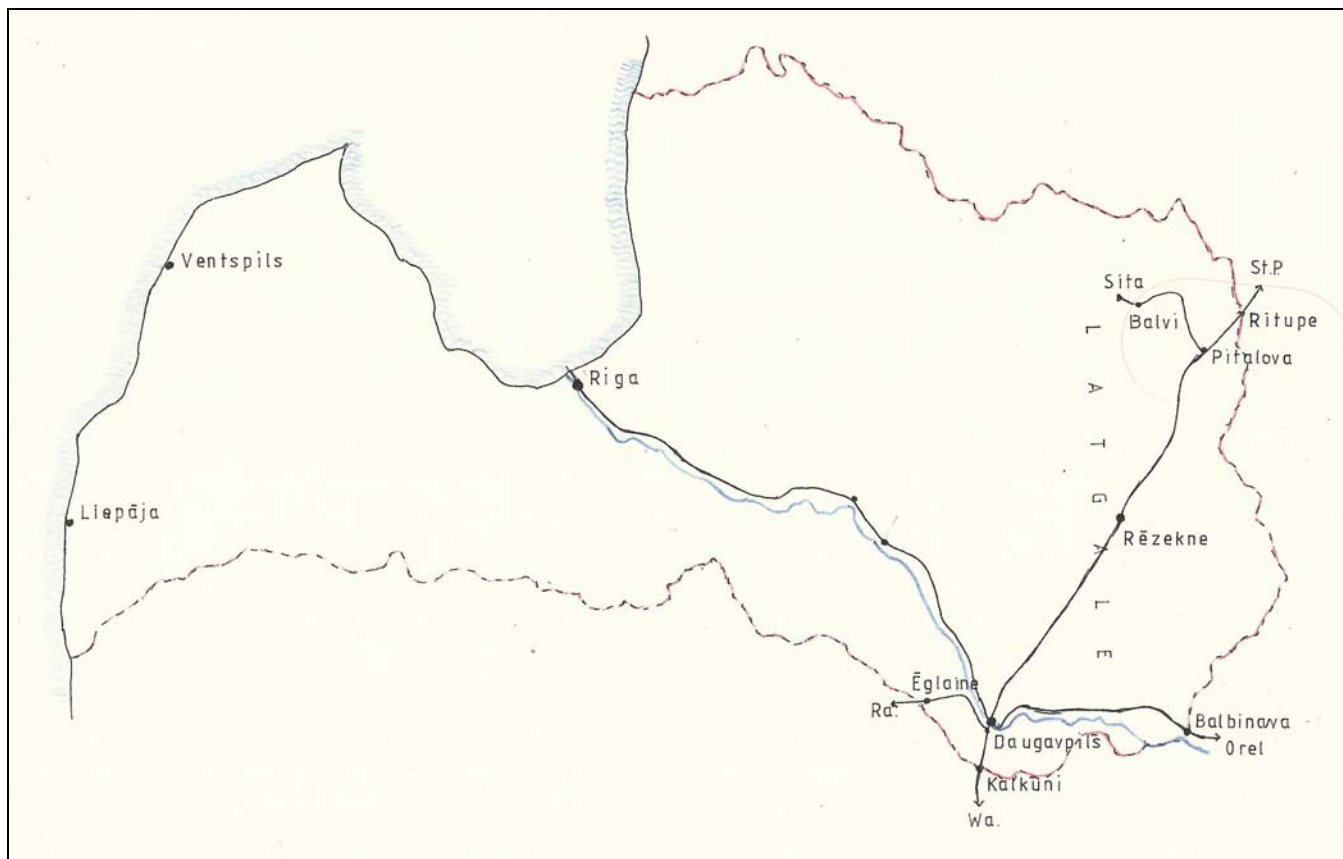
Afb. 1

Vroeg model spoorpostwagon van de zgn. Nikolajevsk spoorlijn tussen Moskou en St. Petersburg. . Illustratie in: "The Russian post in the Empire, Turkey, China, and the post in the kingdom of Poland" door S.V. Prigara. Overgenomen met toestemming van de Rossica Society.



Afb. 2

Het sorteren van de post in een spoorpostwagon, 1905.



Kaart 1

Het ministerie moest daartoe speciale postwagons laten bouwen (**afb. 1**).

Elke passagierstrein waarmee post werd vervoerd had minstens één postwagon (indien echt nodig waren er twee toegestaan). Er moest een vaste prijs per reis betaald worden en daarnaast waren er tarieven voor het vervoer van postzakken en personeel. In de postwagons aangeleverde post werd door de postbeambten ook afgestempeld, gesorteerd, gebundeld en afgeleverd op de stations langs de route (**afb. 2**).

Met de bouw van nieuwe spoorlijnen door private ondernemingen werden, telkens opnieuw, verschillende overeenkomsten gesloten. Daarom kwamen er in 1857 nieuwe regels, waarin bepaald werd dat de private spoorwegmaatschappijen de post gratis moesten vervoeren met wagons die over een speciaal postcompartiment beschikten. Als een echte postwagon nodig was, dan waren de kosten voor het Ministerie van Posterijen. Op de stations mochten postbussen geplaatst worden.

Voor het vervoer van post per trein werd in 1869 een speciale organisatie opgezet, die zowel de rijdende postkantoren als de stationspostkantoren beheerde. Deze organisatie was wel nauw verbonden met de Rijkspost, maar bleef een aparte organisatie. Bij deze reorganisatie werden bestaande postkantoren aan de hoofdspoorlijnen, de begin- en eindstations, overgeheveld van het Ministerie van Posterijen naar de nieuwe Spoorpost Administratie. Ook werden nieuwe stationspostkantoren gebouwd. Hier werd de post van de algemene postkantoren verzameld, gesorteerd en verder per trein vervoerd.

Als er geen ander gewoon postkantoor in de buurt gevestigd was, waren deze stationspostkantoren vaak voor publiek geopend. Vanaf 1895 werden langs de Trans-siberische spoorlijn "semi-postale" kantoren geopend. Hoewel de medewerkers werden geleverd door de Spoorpost Administratie, vielen deze kantoren onder de Rijkspost. Ze vormden een overdrachtpunt naar de rijdende postkantoren en

beschikten aanvankelijk niet over stempels.

Lokale post werd via deze kantoren verzameld en afgeleverd. Omdat deze werkwijze goed functioneerde werden dit soort vestigingen ook elders ingevoerd. In 1900 kregen deze kantoren niet alleen eigen stempels, maar ook meer mogelijkheden zoals het aantekenen van post. We zien het verschil heel duidelijk bij de invoering van de ovale stationsstempels (1903): de postkantoren van de Spoorpost kregen ovale stempels, de stationspostkantoren onder beheer van de Rijkspost rondstempels.

Traject- en stationsnummers

Vlak voor de reorganisatie van 1869 was men begonnen met het nummeren van de trajecten van de spoorpost. De stationspostkantoren aan het begin van een bepaalde route controleerden de rijdende postkantoren en het personeel op de betreffende route. Ook kwamen er districten die meerdere routes beheerden: 8 tot 11 districten in de periode 1869-1917.

Een traject kreeg een oneven nummer voor de route vanaf het controlerende stationspostkantoor en een even nummer voor de omgekeerde richting. Om met een hoofdlijn door Letland te beginnen: vanaf 1872-1881 was no. 3 voor de route van St. Petersburg, via ДВИНСКЪ (Dvinsk / Daugavpils), naar Verzbolovo en no. 4 werd gebruikt voor Verzbolovo-St. Petersburg.

De trajectnummers van de spoorpost zien we ook in de stempels terug. De routes konden ook wijzigen. Zo ging spoorpostroute 3-4 aanvankelijk via Daugavpils en Vilnius naar Warschau, maar vanaf oktober 1871 via Daugavpils en Vilnius naar Verzbolovo / Kibarti

Behalve de aanduiding van het spoorposttraject zien we in de oudste stempels ook een nummer naast de dagaanduiding in de datum: het stationsnummer. Elk station kreeg een nummer, waarbij men telde vanaf het controlerende station. St. Petersburg kreeg op de route 3-4 dus nummer 1. Bij elk station op de route werd het nummer in het dagtekeningstempel door de postbeambte in de postwagon aangepast. Uiteraard ging dat wel eens fout als er veel post gestempeld moest worden of als men de tel kwijt was. Ook kwam het voor dat de nummering werd gewijzigd. Dat gebeurde tussen Riga en Dünaburg: in 1870 en 1879. Dit hing samen met de wijziging van de spoorpostroute en het controlerende station. De codenummers van de stations werden in 1881 afgeschaft.

Typen van in postwagons gebruikte stempels

De eerste enkelrondstempels voor gebruik in postwagons (ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ) werden in april 1860 ingevoerd.

Op de lijn St.Petersburg-Warschau verwees het nummer van de postwagon aanvankelijk nog niet naar het traject, maar naar de postwagon zelf (type 1).

Met het aangeven van een trajectnummer, bv. 3-4, werd in 1868 begonnen (type 2).

De verdere typering geven we in het overzicht weer (**tabel 1**).

	Type 1. С.П.Б. ВАРШАВСК. Ж. Д. S.P.B. Warschau Spoorlijn Met vermelding van het postwagonnummer. ПОЧТ. ВАГ. № 1, 2, 3, 4, 5 of 6	Bekend gebruik: 1861 - 1866
	Type 2. ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 3-4. Postwagon № 3-4 Met vermelding van dubbel trajectnummer. Komen voor met en zonder stationsnummer.	1868 - 1881
	Type 3 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7 Postwagon № 7 Met vermelding van een enkel trajectnummer Komen voor met en zonder stationsnummer	1879 - 1907
	Type 4 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 46 Postwagon № 46 Datum in de vorm van een kruis, de maand aangegeven in Romeinse cijfers.	1897 - 1910
	Type 5 Ovaalstempels ДВИНСКЪ *8* ОРЕЛЬ Dvinsk *8* Orel Komen ook voor zonder trajectnummer	1906 - 1917
	Type 6 Achthoekige stempels ПОЧТОВЫИ ОТДѢЛЕНИЕ ВАГОНА № 3 Postwagon met de status van een hulppostkantoor	1882 - 1898

Tabel 1

Voor de datering van de bekende postwagonstempels baseerden we ons op de overzichten van P.E. Robinson (**lit. 1**) en H. v. Hofmann (**lit. 2**). Indien de data niet met elkaar overeen kwamen, namen we de vroegste en laatste data uit beide lijsten. Desondanks sluiten de gebruiksdata

in de overzichten in dit artikel niet naadloos aan: er ontbreken jaren en er zijn overlappingen.

De St. Petersburg – Warschau spoorlijn (С.П.Б. ВАРШАВСК. Ж. Д.)

De tussen 1853 en 1862 aangelegde, ruim 1100 kilometer lange spoorlijn tussen de Russische hoofdstad en Warschau, liep via de steden Pskov, Dünaburg (Dvinsk) / Daugavpils, Vilna / Vilnius en Grodno. Welgeteld 203 kilometer daarvan liep door Latgale, de landstreek die na de Eerste Wereldoorlog deel uit zou gaan maken van het onafhankelijke Letland. De lijn is ook bekend als Noord-West Spoorlijn (СЪВЕРО ЗАПАДНІЯ Ж. Д.). Vanaf Landvarovo, ten westen van Vilna / Vilnius, kwam in 1861 via Kovno / Kaunas een verbinding tot stand het grensstation Wirballen / Verzbolovo. Daar werd aangesloten op de Preussische Ostbahn met verbinding naar de Duitse havenstad Königsberg. In Warschau werd aangesloten op de spoorlijn naar Wenen.

De stations en de stationsnummers

Inclusief de latere grensstations Rītupe in de noorden en Zemgale in het zuiden lagen op Lets grondgebied twaalf stations (tabel 2). Het traject tussen Zogovo / Ritupe en Dünaburg (Dvinsk) / Daugavpils werd op 8 november 1860 in gebruik genomen. In 1862, na de bouw van de brug over de Duna (afb. 3) kon via Kalkūni en Turmont / Zemgale verder in zuidelijke richting worden gereden. Vanuit St. Petersburg is Dünaburg / Dvinsk het 25^{te} station. Dit nummer vinden we terug in de eerste stempels van de postwagon 3-4 (afb. 4).

Afb. 4a

Op 17 november 1873 in postwagon 3-4 van de lijn Warschau-St. Petersburg afgestempelde briefkaart naar het station JUKSOV in het gouvernement Olonets. Vervoerd via St. PETERSBURG, 18-19 nov. Voor de datum in het stempel van de postwagon staat het nummer "25". Dit duidt erop dat de kaart in Dünaburg aan de postwagon werd afgegeven. Jammer genoeg vermeldde de afzender die plaatsnaam niet.



Afb. 3

Ansichtkaart van Dvinsk naar Berlijn, juli 1899. Afgebeeld is de Жельно-дорожный мостъ, de spoorwegbrug over de Dvina / Daugava. De afzender schrijft dat hij "blij en in goeden doen in Dünaburg is aangekomen.... De aansluiting is zeer goed, reis direct verder en zal uit Riga direct een brief schrijven".

Letse naam	Russische naam
Rītupe	Жогово / Zogovo
Pitalova / Abrene	Пыталово / Pitalovo, later Jaunlatgale en Abrene
Punduri	Пондеры / Ponderi
Kārsava	Корсовка / Korsovka
Mežvidi	Кульнево / Kulnevo, ook Межвиды
Rēzekne	Ръжица I Duits: Rositten
Antonopol / Malta	Антонополъ / Antonopol
Rušūna	Рушоны Duits: Ruschon
Višķi	Вышки Duits: Wyschki
Daugavpils	Двинскъ / Dvinsk Duits: Dünaburg
Kalkūni	Калкуны Duits: Kalkuhnen
Zemgale	Турмонтъ / Turmont

Tabel 2





Afb. 4b

Over de lijn St. Petersburg-Warschau werd veel post vervoerd, maar het is lastig om daarvan de “Letse” te herkennen.

Als de afzenders van brieven en kaarten de plaats van verzending vermelden kunnen we vaststellen of dat tussen Ritupe / Zogovo en Zemgale / Turmont was.

Daarnaast liep de lijn door een dun bevolkt, bebost gebied. Veel post zal er vanaf de kleine stationnetjes niet verzonden zijn. Dünaburg / Dvinsk daarentegen ontwikkelde zich tot een industriestad met een belangrijk spoorwegknooppunt. Post vanuit Riga naar bv. Sint Petersburg of Midden- en West-Europa werd daar overgegeven aan de postwagons 3-4 en werd daarin (meestal) opnieuw gestempeld, met stationsnummer 25 (afb. 5).



Afb. 5

Brief van RIGA naar BORDEAUX, 2/14 – 18 sept. 1878.

Per trein van Riga naar Dünaburg vervoerd en daar op 3/15 sep. overgegeven aan postwagon 3-4 van de lijn St. Petersburg-Warschau.

Voor de datum stationsnummer 25 van Dünaburg.



Afb. 5b

Vanuit Pitalova werd in 1902 een 67 kilometer lange zijlijn naar Сита / Sita aangelegd. Het dagtekenstempel van het postkantoor in het station van Bolovsk / Balvi (Ст. Боловскъ) geeft aan dat ook de zijlijn werd aangelegd en geëxploiteerd door de St-Petersburg-Warschau spoorwegmaatschappij (afb. 6).



Afb. 6a

Waardebrief van СТ. БОЛОВСКЪ / St(ation) Bolovsk naar Ludza, 22-25 dec.

1908. De aanduiding С.ПЕТ-ВАРШ.Ж.Д. onderin het stempel geeft aan dat de zijlijn naar Sita was aangelegd en werd geëxploiteerd door de spoorwegmaatschappij die ook het vervoer op de hoofdlijn St. Petersburg-Warschau verzorgde.



Afb. 6b

In Rēzekne / Рѣжца kruiste vanaf 1904 de Vindava-Novo Sokolniki-Moskou spoorlijn en vanaf Kalkūni (Grīva) liep sinds 1873 de spoorlijn naar РАДЗИВИЛИШКИ / Radviliškis aan de ЛИБАВА - РОМНЫ / Libava-Romni spoorlijn. Na vertrek uit Kalkūni lag aan deze lijn op Lets grondgebied nog slechts een station: ЕЛОВКА / Jelovka / Eglaine (afb. 7).



Afb. 7b

De postkantoren van de spoorpost gebruikten sinds 1903 de ovale stemfels. De stemfels van de stations Bolovsk / Balvi en ЕЛОВКА / Jelovka zijn rondstempels en staan dus onder beheer van de Rijkspost. Het handboek van P.E. Robinson (lit 1) geeft in de lijst van stations het verschil ook aan.

De postwagonstempels

Voor de ontwaarding van postzegels kwamen in 1861 in de postwagons op de lijn St. Petersburg-Warschau de zeshoekige puntnummerstempels 12 t/m 16 in gebruik (afb. 8). Nummer 11 werd de aanduiding voor het station in St. Petersburg.

Afb. 8a (86 %)

Brief, verzonden vanuit St. Petersburg naar Pernaу, het Estse Pärnu.

De afzender, de heer Pongis, geeft als datum aan 3 mei 1863.

Op 4 mei 1863 vertrok de brief uit St. Petersburg, dagtekeningstempel van wagon 2, stationsnummer 1 (St. Petersburg). De postzegel werd ontwaard met het zeshoekige stempel, nummer 11. Via Daugavpils ging de brief naar Riga en kreeg daar een aankomststempel 6 mei. Vandaar, vertrekstempel 7 mei, per postkoets naar Pernaу.

Een andere route was ook mogelijk: per postkoets via Tallinn naar Pernaу.

Afb. 8b (100 %)



Afb. 7a

Briefkaart van СТ. ЕЛОВКА / St(ation) Elovka naar Salisburg / Mazsalaza, 25 dec. 1912.

De letters Л.Р.= L.R. in de afkorting Л.Р.Ж.Д verwijzen naar de Libava-Romni spoorwegmaatschappij die de spoorlijn Kalkūni-Radviliškis had aangelegd en exploiteerde.

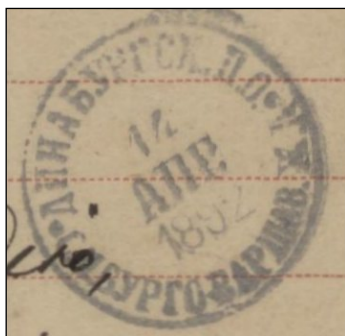




Afb. 9a

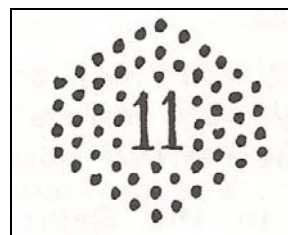
Kaart van Kalkūni aan de spoorlijn St. Petersburg – Warschau naar Polozk. De ligging van Polozk aan de spoorlijn Dünaburg – Vitebsk wordt in de adressering vermeld.

De kaart werd vervoerd via Dünaburg (Daugavpils), 14 april 1892, en vertrok dus uit Kalkūni met spoorposttrein 4 ОТД (4 OTD.) Het nummer in het achthoekige stempel is niet duidelijk, maar moet 4 zijn. Wagon 3 ОТД. reed in 1883 van St Petersburg naar Verzbolovo en vanaf december 1903 van St. Petersburg naar Warschau. Daarna (december 1910) van St. Petersburg naar Vilna.

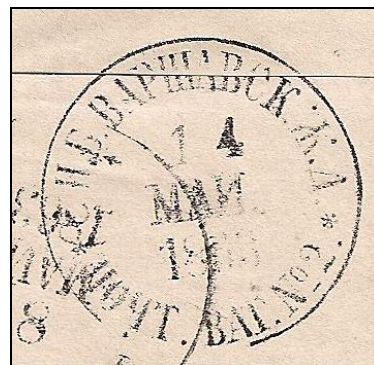


Afb. 9b (150 %)

**ДИНАБУРГ (DINABURG) П.О. (Postkantoor) *
С.П. БУРГО (S.P. BURG) – ВАРШАВ (WAR-
SCHAW) Ж.Д. (spoorlijn).**



Voor korte duur, omdat ze in combinatie moesten worden gebruikt met dagtekeningstempels en daardoor weinig efficiënt waren.



Afb. 8c

De eerste rondstempels droegen bovenin de naam van de spoorlijn: С.П.Б. ВАРШАВСК. Ж.Д. en onderin de aanduiding POST. VAG. № met de nummers 1, 2, 3, 4, 5 of 6. (Type 1). Deze waren in gebruik van 1861 t/m 1866.

Op de lijn St. Petersburg – Warschau reden de postwagons 3 en 4 (ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 3-4.). Stempels met deze dubbele nummers werden gebruikt in de jaren 1867-1878. Voor de datum werd door een nummer aangegeven op welk station de betreffende kaart of brief in de postwagon was gekomen (afb. 4). In 1879 kregen de postwagons 3 en 4 hun eigen stempels. Aanvankelijk werden ook in deze stempels nog de stationsnummers vermeld. Ze bleven in gebruik tot in 1895, waarna ze werden vervangen door het stempeltypet met de datum in de vorm van een kruis (type 4). Het gebruik daarvan is bekend van 1899 tot 1907. Opvallend zijn de achtkantige stempels met de tekst ПОЧТОВЫЙ ОТДѢЛЕНИЕ ВАГОНА, een postwagon met de status van een hulppostkantoor. Het gebruik ervan is bekend uit de periode 1882-1898 (afb. 9).



Afb. 9b

Van de ovaalstempels van de postwagons 3 en 4 kennen we de volgende trajecten:

С.П.БУРГЪ .3. ВАРШАВА
1912-1916

ПЕТРОГРАДЪ .3. ВАРШАВА
1919

ВАРШАВА .4. С.П.БУРГЪ
1911-1915

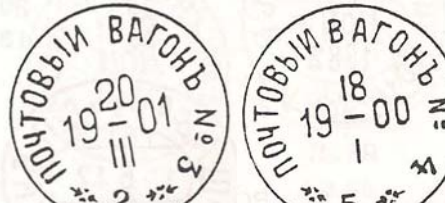
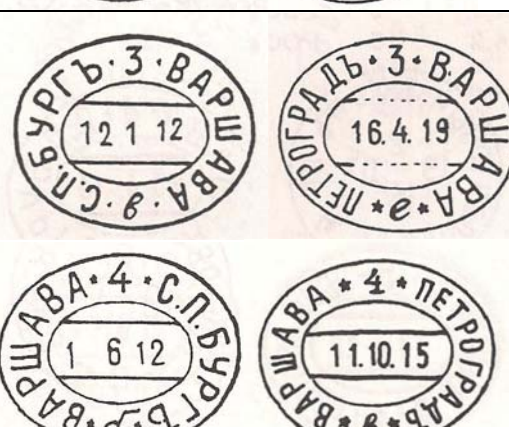
ВАРШАВА .4. ПЕТРОГРАДЪ
1915

С.П.БУРГЪ .3. ВИЛЬНО ОТД.
1911-1915

ВИЛЬНО .4. С.П.БУРГЪ ОТД.
1911-1915

Uit jaren 1911-1914 kennen we nog enkele ovaalstempels van de postwagons 5 en 6 die reden op het traject St. Petersburg – Verzhbolovo / Wirballen.
С.П.БУРГЪ .5. ВЕРЖБОЛОВО
ВЕРЖБОЛОВО .6. С.П.БУРГЪ

Stempeloverzichten

Postwagon 3 - 4		
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 3-4 Wagonnummers (1), (2), (3), (4), (5), (6) Dünaburg / Dvinsk: stationsnummer 25	Type 1 1861 - 1866
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 3-4 Volgnummers (1), (2), (3), (4), (5), (6), en (8). (7) niet waargenomen Dünaburg / Dvinsk: stationsnummer 25	Type 2 1867 - 1878
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 3 Volgnummers 1, 2, 5, 6, 7 en 8 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 4 Volgnummers A, 1 en 5	Type 3 1879-1895 1879-1895
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 3 Volgnummer 2 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 4 Volgnummer 5, 6 en 7	Type 4 1895-1903 1895-1903
	С.П.БУРГЪ .3. ВАРШАВА Volgletters B, Д en E ПЕТРОГРАДЪ .3. ВАРШАВА Volgletter E ВАРШАВА .4. С.П.БУРГЪ Volgletters A, Б, В, Г, Д, Е, Ж ВАРШАВА .4. ПЕТРОГРАДЪ Volgletter B	Type 5 1912-1916 1919 1911-1915 1915

Tabel 3

Postwagon 3 – 4 ОТД.			
		ПОЧТОВОЕ ОТДѢЛЕНИЕ ВАГОНА № 3 Volgnummers 1, 2, 3, 4, 5, 6 en 7 ПОЧТОВОЕ ОТДѢЛЕНИЕ ВАГОНА № 4 Volgnummers 1, 2, 3, 4, 5, 6 en 7	Type 6 1883-1892 1882-1898
		ОТДѢЛ. ПОЧТОВ. ВАГОНА № 3 Volgnummers 3, 5, 6 en 7 ОТДѢЛ. ПОЧТОВ. ВАГОНА № 4 Volgnummers 3, 5, 6 en 7	Type 4 1899-1910 1899-1910
		С.П.БУРГЪ .3. ВИЛЬНО ОТД. Volgletters A, Б, В, Г, Д, Е, Ж Vanaf juli 1914: Vilnius-Warschau ВИЛЬНО .4. С.П.БУРГЪ ОТД. Volgletters A, Б, В, Г en Д Vanaf juli 1914: Warschau-Vilnius	Type 5 1911-1915 1911-1915

Tabel 4

Postwagon 5 – 6 en 5-6 ОТД.		
 	С.П.БУРГЪ .5. ВЕРЖБОЛОВО Volgletters B en Д ВЕРЖБОЛОВО .6. С.П.БУРГЪ Volgletters A, Б, В, Г, Д, Е, Ж Vanaf 1914: ПЕТРОГРАДЪ i.p.v. С.П.БУРГЪ, maar stempels met ПЕТРОГРАДЪ waargenomen Ook ПЕТРОГРАДЪ 5 ВЕРЖБОЛОВО ОТД. vanaf oktober 1915, maar geen stempels gesigna- leerd.	Type 5 1911-1914 1911-1914

Tabel 5

De Riga - Dünaburg - Orel spoorlijn (РИГО-ДИНАБУРГСКО-ОРЛОВСКАЯ ЖЕЛ. ДОРОГА)

De aanleg van de 218 km lange spoorlijn van Riga naar Dünaburg begon op 8 mei 1858. Het initiatief hiertoe was genomen door de Kamer van Koophandel van Riga die gebruik maakte van de mogelijkheid om spoorlijnen als private onderneming te exploiteren. De Russische regering erkende het belang van de lijn en stelde zich garant voor 4½ % rente op het geïnvesteerde kapitaal.

De haven van Riga kreeg hierdoor een snelle en goedkope verbinding met het achterland die met name van belang was voor de export van landbouwproducten (m.n. graan) en hout. Ook kwam er een relatief snelle verbinding tot stand met St. Petersburg en Duitsland.

De lijn werd in gebruik genomen op 12 september 1861 (zie *Fahr-Plan*, p. 14-15, geldig vanaf 7 november 1862, verschenen als bijlage bij de Rigasche Zeitung).

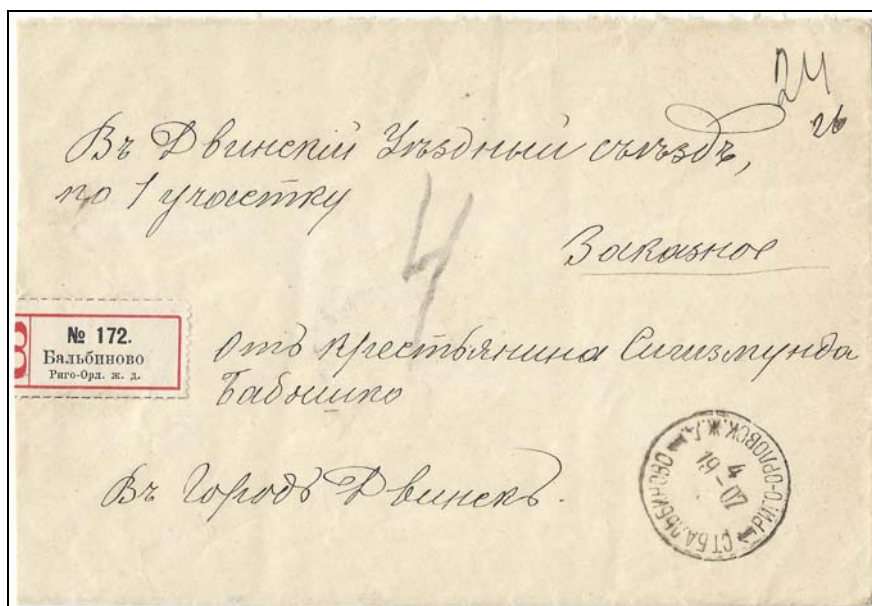
Een Engelse maatschappij kreeg in 1863 de concessie voor de aansluitende verbinding naar Vitebsk en twee jaar daarna werd de concessie verleend voor de verlenging naar Orel. Op 10 oktober 1866 kwam de Dünaburg-Vitebsk lijn in gebruik, Orel werd in 1868 bereikt en al in 1871 was de verbinding met Tsaritsin / Volgograd aan de Volga een feit. De totale lengte van de spoorlijn Riga-Orel bedroeg 995 km, waarvan 294 op Lets grondgebied.

In 1904, na de bouw van de brug over de Daugava bij Kreuzburg / Krustpils, kruiste bij deze plaats de spoorlijn Vidava-Novo Sokolniki-Moskou de Riga-Orel lijn.

Vanaf Stockmannshof / Pļaviņas liep vanaf 1903 in noordoostelijke richting een smalspoorverbinding naar Hoppenhof / Ape en verder naar Valka.

De stations en de stationsnummers

Inclusief Balbinovo (afb. 10), het



Afb. 10

Aangetekende brief van БАЛЪБИНОВО / BALBINOVO naar DVINSK, 4-5 okt. 1907.

Zowel in het dagtekenstempel (met kopstaande datum) als op het aantekenstrookje wordt vermeld dat Balbinovo aan de Riga-Orel spoorlijn ligt: РИГО-ОРЛОВСК. Ж.Д.

Letse naam	Russische naam	Duits	Stationsnummers	
Postwagon			7-8	9-10
Riga	Рига	Riga	1	15
Salaspils	Куртенгофъ	Kurtenhof	2	14
Ikšķile	Икскюль	Uxküll	3	13
Ogre	Огеръ	Oger	4	12
Rembate	Рингмундсгофъ	Ringmundshof	5	11
Skrīveri	Ремерсгофъ	Römmershof	6	10
Koknese	Кокенгузень	Kokenhusen	7	9
Pļaviņas	Штокмансгофъ	Stockmannshof	8	8
Krustpils	Крейцбургъ	Kreuzburg	9	7
Trepe	Треппенгофъ	Trennenhof	10	6
Līvāni	Ливенгфъ	Lievenhof	11	5
Jersika	Царьградъ	Zargrad	12	4
Nīcgale	Ницгалъ	Nitzgal	13	3
Liksna	Ликсна	Lixna	14	2
Daugavpils	Динабургъ/Двинскъ	Dünaburg / Dvinsk	15	1
Naujene	Иозефово	Josefovo		
Lzvalda	Малиновка	Malinovka		
Krāslava	Креслава	Kreslau		
Skaista	Бальтинъ	Baltin		
Bakbinava/Indra	Бальбиново	Baltinovo		

Tabel 6

latere station Indra aan de grens met de Sovjet-Unie, lagen op Lets grondgebied twintig stations (tabel 6).

Riga-Dünaburger Eisenbahn.

FAHR-PLAN.

Giltig vom 7. November 1862 ab.

Von Riga nach Dünaburg.

Von Dünaburg nach Riga.

Entfernung in Werst.	Stationen.	Perso-nenzug.		Ge-mischter Zug.	Tarif für Reisende von Riga nach Dünaburg.						Entfernung in Werst.	Stationen.	Perso-nenzug.		Ge-mischter Zug.	Tarif für Reisende von Dünaburg nach Riga.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
		Nr. 1.	Nr. 5.		Classe								Nr. 6.	Nr. 2.		Classe																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
					Stationszeit.											Stationszeit.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
					Morgens.	Nachmittags.	Uhr.	Min.	I.	II.						III.	Morgens.	Nachmittags.	Uhr.	Min.	I.	II.	III.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
	Abgang												Abgang																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															

Von Riga n. St. Petersburg.				Von Riga nach Berlin.				Von St. Petersburg n. Riga.				Von Berlin nach Riga.			
Stationen.	Uhr.	Min.	Morgens.	Stationen.	Uhr.	Min.	Morgens.	Stationen.	Uhr.	Min.	Morgens.	Stationen.	Uhr.	Min.	Morgens.
Riga	Abgang	6 20		Riga	Abgang	6 20		St. Petersburg	Abgang	9 30		Berlin	Abgang	10 45	
Dünaburg		2		Dünaburg		4 25		Luga		2 20		Kreutz		4 10	
(St. Petersburg-Moskau, Bahnh.)				(St. Petersburg-Moskau, Bahnh.)				Pskow		6 42		Königsberg		3 22	
Ostrow		8 32		Wilna		10 30		Ostrow		8 37		Eydtkuhnen	Ankunft	6 55	
Pskow		10 12		Kowno		3 4		Dünaburg	Ankunft	3 25		Abgang		7 15	
Luga		2 38		Eydtkuhnen	Ankunft	6 50		(St. Petersburg-Moskau, Bahnh.)				Kowno	Abgang	2 5	
St. Petersburg	Ankunft	7		Königsberg	Abgang	2 4		Riga	Ankunft	11		Wilna		6 25	
				Kreutz		12 20						Dünaburg	Ankunft	12 43	
				Berlin	Ankunft	5 15						(St. Petersburg-Moskau, Bahnh.)			
												(Riga-Dünab. Bahnh.)	Abgang	4 36	
												Riga	Ankunft	11	

Von Riga nach Warschau.				Von Warschau nach Riga.			
Stationen.	Uhr.	Min.	Morgens.	Stationen.	Uhr.	Min.	Morgens.
Riga	Abgang:			Warschau	Abgang:		
	Montag				Sonntag		
	Mittwoch	6 20			Dienstag	12 40	
	Sonntag				Donnerst.		
Dünaburg	Abgang	4 25		Wilna	Abgang	6 25	
(St. Petersburg-Moskau, Bahnh.)				Dünaburg		4 36	
Wilna		11 10		(St. Petersburg-Moskau, Bahnh.)			
Warschau	Ankunft:			Riga	Ankunft:		
	Dienstag				Montag		
	Donnerst.	3			Mittwoch	11	
	Sonntag				Freitag		

Die Nachtfahrt von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens ist durch schwarze Linien eingezeichnet. — Es ist vorstehend überall die Localzeit angenommen.

Ausserdem geht täglich um 8 Uhr Morgens ein Güterzug von Riga nach Dünaburg und um 8 Uhr 30 Minuten Morgens von Dünaburg nach Riga. Der Billet-Verkauf beginnt eine Stunde vor Abgang des Zuges und wird 5 Minuten vor der Abgangszeit geschlossen. Das Gepäck muss mit der Angabe des Namens des Eigentümers und des Bestimmungsortes deutlich versehen sein und mindestens 15 Minuten vor der Abfahrtszeit abgeliefert werden.

Jeder Reisende hat 1 Pud (40 Pfund) seines Gepäcks frei. Für Gepäck-Ueberfracht wird 1 Kop. S. pro Pud und pro Werst erhoben, jeder Theil eines Puds für voll gerechnet. Ausserdem wird für jeden Gepäckschein eine Expeditionsgebühr von 3 Kop. S. erhoben.

In Riga und Dünaburg sind für den Transport des Gepäcks von den Fuhrwerken vor dem Empfangsgebäude bis in die Expedition, einschliesslich der Besorgung der Gepäck-Einschreibung, und von der Ausgabe-Expedition nach den vor dem Empfangsgebäude haltenden Fuhrwerken pro Stück 5 Kop. S. den Gepäckträgern zu zahlen.

Preise der Plätze im directen Verkehr:

		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
Von Riga nach Ostrow	(398 Werst)	11 Rbl. 94 Kop.	8 Rbl. 94 Kop.	4 Rbl. 96 Kop.
" " " " " " " "	" "	" 13 "	" 5 "	" 5 "
" " " " " " " "	" "	" 41 "	" 10 "	" 5 "
" " " " " " " "	" "	" 21 "	" 15 "	" 8 "
" " " " " " " "	" "	" 12 "	" 8 "	" 4 "
" " " " " " " "	" "	" 11 "	" 8 "	" 4 "
" " " " " " " "	" "	" 13 "	" 12 "	" 6 "
" " " " " " " "	" "	" 50 "	" 36 "	" 8 "

Direct auf den Bestimmungsort lautende Fahrbillets werden nur ertheilt zwischen Riga, Ostrow, Pskow, St. Petersburg, Wilna und Eydtkuhnen. Reisende, welche sich von Riga aus nach diesen Orten begeben wollen, werden ersucht direct auf den Bestimmungsort lautende Fahrbillets bereits in Riga zu lösen, um jeden Aufenthalt in Dünaburg möglichst zu vermeiden.

РИЖСКО-ДИНАБУРГСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.

ТАБЛИЦА ПОЕЗДОВЪ.

На время отъ 7^{го} Ноября 1862 года.

Отъ Риги до Динабурга.

Отъ Динабурга до Риги.

Расстояние по верстамъ.	Станция.	Пасса- жирскій поездъ. № 1.	Сы- шаннй поездъ. № 5.	Тарифъ для пассажировъ отпра- вляющихся отъ Риги въ Динабургъ.						Расстояние по верстамъ.	Станция.	Сы- шаннй поездъ. № 6.	Пасса- жирскій поездъ. № 2.	Тарифъ для пассажировъ отпра- вляющихся отъ Динабурга въ Ригу.									
				КЛАССЪ										КЛАССЪ									
				Время по станцион- нымъ часамъ.										Время по станцион- нымъ часамъ.									
				Утра		Вечера		Утра		Вечера				Утра		Вечера		Утра					
—	Рига	Отъѣздъ	6 20	4 —	—	—	—	—	—	—	Динабургъ	Отъѣздъ	4 36	—	—	—	—	—	—				
17	Куртеновъ	6 51	4 38	—	51	38	21	14	Ликсна	5 —	—	42	32	18	—	—	—	—	—				
32	Огеръ	7 20	5 13	—	96	72	40	30	Нидгаль	5 27	—	90	68	38	—	—	—	—	—				
48	Рингмундсгофъ	7 51	5 49	1 44	1 8	—	60	45	Нарьградъ	5 56	1 38	1 4	58	—	—	—	—	—	—				
68	Ремерсгофъ	приѣздъ	8 24	6 30	2 4	1 53	85	56	Ливенгофъ	6 14	1 68	1 26	70	—	—	—	—	—	—				
88	Кокенгузенъ	8 34	6 40	—	—	—	—	67	Тренненгофъ	6 34	2 1	1 51	84	—	—	—	—	—	—				
105	Штокмансгофъ	9 8	7 24	2 64	1 98	1 10	83	99	Крейцбургъ	приѣздъ	7 3	7 9	2 49	1 87	1 4	—	—	—	—				
121	Крейцбургъ	отъѣздъ	9 39	8 3	3 15	2 36	1 31	99	Штокмансгофъ	отъѣздъ	7 39	7 47	2 97	2 23	1 24	—	—	—	—				
137	Тренненгофъ	приѣздъ	10 5	8 35	3 63	2 72	1 51	116	Кокенгузенъ	8 16	8 18	3 48	2 61	1 45	—	—	—	—	—				
148	Ливенгофъ	отъѣздъ	10 25	—	—	—	—	136	Ремерсгофъ	приѣздъ	8 56	8 51	4 8	3 6	1 70	—	—	—	—				
158	Нарьградъ	10 54	—	4 11	3 8	1 71	136	172	отъѣздъ	9 6	9 1	4 8	3 6	1 70	—	—	—	—	—				
174	Нидгаль	11 15	—	4 44	3 33	1 85	156	172	Рингмундсгофъ	9 49	9 38	4 68	3 54	1 95	—	—	—	—	—				
190	Ликсна	11 37	—	4 77	3 58	1 99	172	187	Огеръ	10 25	10 5	5 16	3 87	2 15	—	—	—	—	—				
204	Динабургъ	12 4	—	5 22	3 92	2 18	187	204	Куртеновъ	10 58	10 32	5 61	4 21	2 34	—	—	—	—	—				
		12 33	—	5 70	4 28	2 38	204		Рига	приѣздъ	11 32	11 —	6 12	4 59	2 55	—	—	—	—				
		12 56	—	6 12	4 59	2 55																	
		Вечера																					
		Вечера																					

Отъ Риги до С. Петербурга.				Отъ Риги до Берлина.				Отъ С. Петербурга до Риги.				Отъ Берлина до Риги.			
Рига	Отъѣздъ	6 20	—	Рига	Отъѣздъ	6 20	—	С. Петербургъ	Отъѣздъ	9 30	—	Берлинъ	Отъѣздъ	10 45	—
Динабургъ	приѣздъ	2 —	—	Динабургъ	приѣздъ	4 25	—	Луга	приѣздъ	2 20	—	Крейца	приѣздъ	4 10	—
Огеръ	8 32	—	—	Вильно	10 30	—	—	Исконъ	6 42	—	—	Копенбургъ	6 32	—	—
Псковъ	10 12	—	—	Копенъ	3 4	—	—	Острокъ	8 37	—	—	Дакхунъ	6 33	—	—
Луга	2 38	—	—	Эйкаунокъ	6 50	—	—	Динабургъ	3 25	—	—	Копенъ	7 15	—	—
С. Петербургъ	приѣздъ	7 —	—	Отъѣздъ	10 22	—	—	Берлинъ	4 36	—	—	Отъѣздъ	2 5	—	—
				Копенбургъ	2 4	—	—	Рига	приѣздъ	11 —	—	Вильно	6 25	—	—
				Крейца	12 20	—	—				—	Динабургъ	12 45	—	—
				Берлинъ	3 15	—	—				—	Отъѣздъ	4 36	—	—
											—	Рига	приѣздъ	11 —	—

Отъ Риги до Варшавы.				Отъ Варшавы до Риги.			
Рига	Понедѣльникъ	Утра	6 20	Варшава	Воскресенье	Вечера	12 40
Отъѣздъ:	Среда	—	—	Отъѣздъ:	Воскресенье	—	—
	Суббота	—	—		Четвертъ	—	—
Динабургъ	Отъѣздъ	4 25	—	Вильно	Отъѣздъ	6 25	—
Вильно	11 10	—	—	Динабургъ	4 36	—	—
Варшава	Воскресенье	—	—	Рига	Понедѣльникъ	—	—
Приѣздъ:	Четвертъ	3 —	—	Приѣздъ:	Среда	11 —	—
	Воскресенье	—	—		Пятница	—	—

Часы между 6 ч. вечера и 6 ч. утра означены черными линиями. — Часы отправления поездовъ со всѣхъ станцій определены по местному времени.

Сверхъ того ежедневно отправляется товарный поездъ изъ Риги въ Динабургъ въ 8 часовъ утра а изъ Динабурга въ Ригу въ 8 часовъ 30 минутъ утра.

Продажа билетовъ начинается за часъ до отправления поезда и прекращается за 5 минутъ до отправления поезда.

Багажъ долженъ быть представленъ по крайней мѣрѣ за 15 минутъ до отправления поезда и при томъ съ яснымъ на ономъ обозначеніемъ фамилии и мѣста назначенія.

За багажъ, не превышающій одного пуда, особой платы не взымается; за излишекъ веса багажа сверхъ одного пуда платится по одной пятой копейки съ пуда и версты, при чемъ всякая часть пуда считается за полный пудъ. Сверхъ того за каждый багажный ящикъ платится по 3 коп.

За переноску багажа въ Ригѣ и Динабургѣ изъ остававшихся у станцій экипажей въ экспедицію и изъ экспедиціи въ экипажи платится носильщикамъ по 5 коп. съ каждаго мѣста.

Цѣна мѣстъ въ прямомъ сношеніи.

	I. классъ.	II. классъ.	III. классъ.
Отъ Риги до Острова . . . (398 верстъ)	11 руб. 94 коп. с.	8 руб. 94 коп. с.	4 руб. 96 коп. с.
" " " Пскова . . . (447 ")	13 " 41 " "	10 " 5 " "	5 " 58 " "
" " " С. Петербурга (704 ")	21 " 12 " "	15 " 83 " "	8 " 79 " "
" " " Вильно . . . (371 ")	11 " 13 " "	8 " 34 " "	4 " 63 " "
" " " Эйдунена . . . (550 ")	16 " 50 " "	12 " 36 " "	6 " 86 " "

Отправляющіеся изъ Риги въ Островъ, Псковъ, Петербургъ, Вильно и Эйдуненъ благоволятъ во избежаніе останаовокъ, брать въ Ригѣ билеты на прямой поездъ въ означенные города.

вагонъ р д ж дор	вагонъ рйж ж д
5 юнь 1865 года	26 юнь 1866 год

Afb. 11

Voordat in de postwagons op de lijn Riga-Dünaburg de standaardstempels in gebruik werden genomen kennen we uit de jaren 1865 en 1866 twee-regelige lijnstempels (**afb. 11**).



Afb. 12

Portvrije dienstbrief van Kokenhusen, via RIGA, naar WENDEN, 17-18 mei 1869. ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7-8 met stationsnummer 7 van Kokenhusen.

Daarna, gedurende de jaren dat op de lijn Riga-Dünaburg-Orel postwagonstempels met stationsnummers in gebruik waren, reden op dit traject de postwagons 7-8 en 9-10. Postwagon 7-8 nummerde in 1868 en 1869 de stations tussen Riga en Dünaburg van 1 t/m 15 (**afb. 12**), postwagon 9-10 in de periode daarna van 1870 tot 1878 echter precies andersom (**afb. 13**).

Op het moment dat postwagon 9-10 ging rijden tussen Dünaburg en Riga, werd postwagon 7-8 ingezet op het nieuw geopende traject Dünaburg-Orel met Dünaburg als station nummer 1 en eindstation Orel met nummer 31 (**afb. 14 en 15**).



Afb. 13

Portvrije dienstbrief van Kokenhusen naar WENDEN, 12-14 juni 1870. Verzonden met ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 9-10 met het onjuiste stationsnummer 7. Door de veranderde nummering vanuit Dünaburg werd Kokenhusen het 9^{de} station.



Afb. 15b

In 1879 ging postwagon 7-8 de gehele lijn Riga-Orel berijden. Riga werd toen weer station nummer 1, Dünaburg weer 15 en Orel kreeg het nieuwe nummer 46 (**afb. 16**).



Afb. 16b

In een overzichtje ziet dat er zo uit: **tabel 7**

Afb. 14

Portvrij briefje van RIAZAN naar RIGA, vervoerd via Moskou, Smolensk en Dünaburg, 5-9 juni 1876. Tussen Moskou en Smolensk vervoerd met postwagon 41. ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7-8 met stationsnummer 17 van Smolensk.



Afb. 15a

Briefkaart van ДИСНА / DISNA naar RIGA, 25-26 aug. 1874. Van Disna naar Dünaburg vervoerd met postwagon 7-8 van de lijn Dünaburg – Orel. In Dünaburg overgegeven aan postwagon 9-10 voor verder vervoer naar Riga. Stationsnummer 9 van Disna en stationsnummer 1 van Dünaburg.



Afb. 16a

Portvrije brief van SIMFEROPOL, via Orel, naar RIGA, 5-9 dec. 1879. ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7-8 met stationsnummer 46 van Orel.



Tabel 7

Postwagons:	Riga – Dünaburg – Orel	Stationsnummers: Riga – Dünaburg - Orel
1868-1869	7-8 D	1 - 15
1870-1878	9-10 D 7-8	15 - 1 1 - 31
1879-1884')	7 ----- 8	1 - ----- 46

') De stationsnummers werden tot 1881 gebruikt.

De postwagonstempels

We beschrijven hier de postwagons die reden tussen Riga, via Dünaburg, naar het latere Letse grensstation Balbinava op de route van Vitebsk en Orel.

De postwagons 7-8 speelde een centrale rol in het postvervoer op de lijn Riga-Dünaburg-Vitebsk-Orel. Na in 1868 en 1869 te zijn ingezet tussen Riga en Dünaburg, reden ze vanaf 1870 van Dünaburg heen en weer naar Vitebsk en Orel. Negen jaar later in 1879 werd zelfs het gehele traject Riga-Orel hun werkterrein (afb. 17).

In de tussentijd, van 1870 tot 1878, werd de lijn Dünaburg-Riga bediend door de postwagons 9-10 (afb.18).



Afb. 18b

Deze gingen daarna rijden op de verbinding Kalkūni (Grīva) – Radviliškis. In 1884 kreeg de lijn Riga-Dünaburg/Dvinsk weer haar eigen postwagons: 105 en 106 (afb. 19 en 20).



Afb. 19b



Afb. 20b

Riga – Dünaburg	postwagons	Dünaburg – Balbinava (Vitebsk-Orel).	
1868-1869	7-8		
1870-1878	9-10	1870	7-8
1879-1884	7-8	-1884	7-8
1884-1915	105-106	1884-1891	7-8 en 105-106
1915	7-8	1892-1916	7-8

Tabel 8



Afb. 17

Briefkaart van ODESSA naar Riga, vervoerd met postwagon 8 van de lijn Riga – Orel, 13-16 maart 1883. Stempeltype 3.



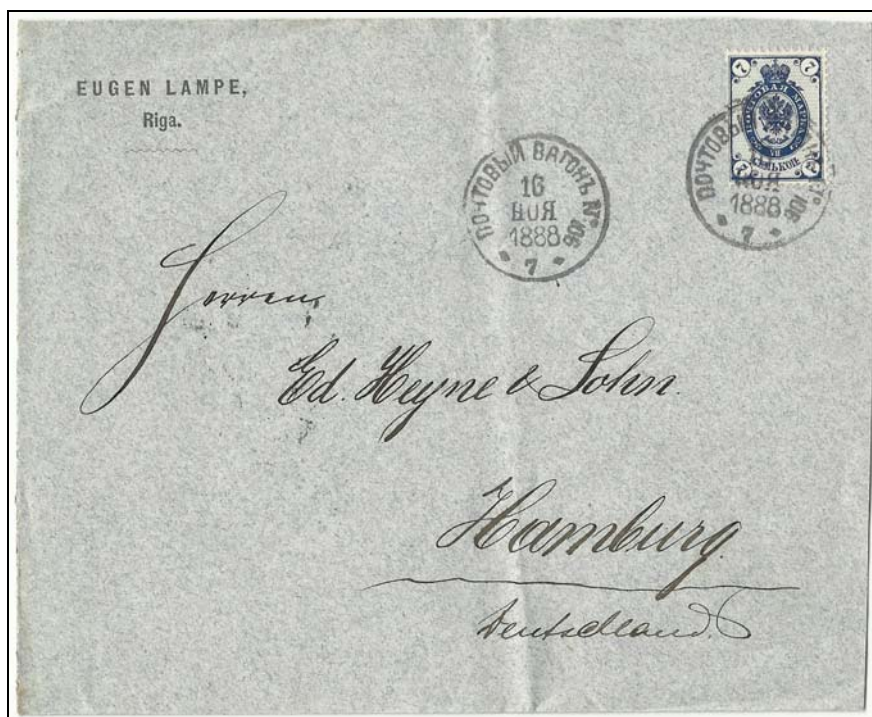
Afb. 18

Briefkaart van het hulppostkantoor DÜNABURG aan de VITEBSK-RIGA spoorlijn naar Riga, 21-22 feb. 1877. Vervoerd met ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 9-10, stationsnummer 1 van Dünaburg.

Hun route werd in 1913 verlengd tot aan Verzbolovo / Wirballen aan de Duitse grens. Daaraan kwam door de Eerste Wereldoorlog in 1915 een einde.

De postwagons 7-8 keerden in 1915 en 1916 terug op de gehele verbinding Orel-Riga.

Bovenstaande gegevens zijn gebaseerd op de overzichten bij H. von Hofmann, P.E. Robinson en N. Luchnik (lit. 3).



Afb. 19a

Brief van Riga naar Hamburg, 16/28 nov.- 1 dec. 1888. Vervoerd met ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 106. Stempeltype 3.



Afb. 20a

Ansichtkaart van Riga naar ELMSHORN bij Hamburg, 21 aug./3sep. - 5 sep. 1900. Vervoerd met ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 106. Stempeltype 4.

Stempeloverzichten

Postwagon 7 - 8		
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7-8 Volgnummers (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7) en (8).	Type 2 1868 - 1881
 	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7 Volgnummers 1, 2, 3, 4, 5, 6 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 8 Volgnummers 1, 2, 3, 4, 5, 6	Type 3 1882-1888 1881-1882
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7 Volgnummer 5 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 8 Stempel nog niet gevonden.	Type 4 1882-1903
 	ОРЕЛЬ * 7 * ДВИНСКЪ (afb. 21). Volgletters A, Б, В, Г, Д en Е ДВИНСКЪ * 8 * ОРЕЛЬ Volgletters A, Б, Г, Д en Е	Type 5 1906-1917 1908-1916

Tabel 9



Afb. 21
Briefkaart, via Dvinsk, naar St. Petersburg. Vervoerd met postwagon 7 van de lijn OREL – DVINSK, 1-2 maart 1913.

Postwagon 9 - 10		
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 9-10 Volgnummers (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7) en (8). Op de lijn Riga - Dünaburg Op de lijn Kalkūni (Grīva) – Radviliškis	Type 2 1869-1878 1878-1891
 	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 9 Volgnummers 2, 3 en 4 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 10 Volgnummer 1 en 2	Type 3 1885-1889 1885-1890
	ДВИНСКЪ *9* РАДЗИВИЛИШКИ Volgletters a en б РАДЗИВИЛИШКИ *10* ДВИНСКЪ Volgletter a en б	Type 5 1910-1915 1912-1915

Tabel 10

Postwagon 105 - 106		
 	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 105 Volgnummer 1, 2, 3, 4 en 7 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 106 Volgnummer 1, 2, 3, 4 en 7	Type 3 1884-1893 1884-1890
 	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 105 Volgnummer 2, 3 en 4 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 106 Volgnummers 1, 2 en 3	Type 4 1891-1906 1896-1912
   	ДВИНСКЪ * 105 * РИГА Volgletter a РИГА * 106 * ДВИНСКЪ (afb. 22). Volgletters a, б, в, г, д en e РИГА * 105 * ВЕРЖБОЛОВО Volgletters a, г en e ВЕРЖБОЛОВО * 106 * РИГА Volgletters a, б, в, г, д en e	Type 5 1910-1914 1909-1913 1913-1915 1913-1914

Tabel 11



Afb. 22

Briefkaart van Lievenhof /Līvāni naar St. Petersburg. Vervoerd met postwagon 106 van de lijn RIGA-DVINSK, 28 maart 1910.



Afb. 23

In 1908 verzonden ansichtkaart van het Riga-station in Dünaburg.



Het spoorwegknooppunt Dünaburg / Dvinsk

De stad Daugavpils, in het zuid-oosten van het huidige Letland, had in het Russische Keizerrijk tot 1893 de naam Динабургъ (Dinaburg), een transscriptie van de Duitse aanduiding Dünaburg. Omdat de naam te Duits klonk werd die in 1893 gewijzigd in Двинскъ (Dvinsk). Deze namen komen we ook in stationsstempels tegen. Met 110.900 inwoners was het voor die tijd een flinke stad (Baedeker, 1914) met een belangrijk spoorwegknooppunt.

De hoofdlijn St.Petersburg-Warschau liep via Dünaburg en de stad was eigenlijk de enige plaats van belang op dit Letse deel van de lijn. In 1861 werd het station geopend als "Dünaburg-station". Op ansichtkaarten zien we ook de aanduiding 'Petersburger-station'. In dit nieuwe station waren 7 kamers gereserveerd voor Tsaar Nicolaas II, die soms in Dvinsk overnachtte wanneer hij op weg was van St-Petersburg naar Warschau. (lit. 7). In Dünaburg kruiste de belangrijke spoorlijn Riga-Orel de lijn St. Petersburg-Warschau. Deze lijn was gebouwd door een private spoorwegmaatschappij en had daarom een eigen station in Dünaburg, het Riga-station (afb. 23). Het St. Petersburg-station (afb. 24) lag iets buiten de stad en was via een spoorlijn van ruim 3 kilometer verbonden met het Riga-station.

Er was zelfs nog een derde station: het Libava-station, waar Mark Rothko aan zijn lange reis naar de westkust van de Verenigde Staten begon.

Afb. 24

Petersburger station

Dünaburg / Dvinsk. Petersburg station aan de lijn St. Petersburg – Warschau.		
	С.П.Б. ВАРШАВСК. Ж. Д. S.P.B. Warschau Spoorlijn ДИНАБУРГЪ Dinaburg	Type 1 20.7.64
	ДИНАБУРГСК. ПО. С.П.БУРГО-ВАРШАВ. Ж. Д. Dinaburgsk.P.O. S.P.Burgo-Var(shavsk.) Zh.D.	Type 1 1881-1891
	ДВИНСКЪ ПОЧТ.Ж.Д.ОТАБЛЕНИЕ Volgnummers 1 en 2 Dvinsk Pocht. Zh.D.Otdelenie	Type 4 1)1894-1901 2)1897-1907
	ДВИНСКЪ ЖЕЛЪЗНОДОР. ПО. Volgnummer 2 Dvinsk Spoorweghulppostkantoor	Type 4 1903-1907
	ДВИНСКЪ СЪВ. ЗАП. ВОКЗ. Volgletter a Dvinsk Noord-West station (afb. 26)	Type 5 1909-1916

Tabel 12

De stempels

Ook bij de stations zien we enkelrond-stempels met de datum op drie lijnen, stempels met de datum in kruisvorm en ovale stempels.



Afb. 26

Kaart, verzonden 9 maart 1915 via stationspostkantoor ДВИНСКЪ [DVINSK], Daugavpils. Op deze kaart het stempel van het Petersburger Station: СЪВ. ЗАП. ВОКЗ

Dünaburg / Dvinsk		Station aan de lijn Riga – Vitebsk – Orel.
	ДИНАБУРГБ РИГ. ВИТ. Ж. Д. Dinaburg Rig(a) – Vit(ebsk) spoorlijn	Type 1 1868
	ДИНАБУРГСК. ПОЧТ. ОТД. ОРЛ. ДИН. Ж. Д. Dinaburg hulppostkantoor. Or(el) – Din(aburg) spoorlijn.	Type 1 1871-1875
	ДИНАБУРГСК. П.О. ВИТЕБ – РИЖСК Ж. Д. Dinaburg hulppostkantoor Viteb(sk) – Riga spoorlijn	Type 1 1877-1894
Geen afbeelding	ДИНАБУРГСК. П.О. ДИНАБУРГСК. Ж. Д. Dinaburg hulppostkantoor Dinaburger spoorlijn.	Type 1 1883
 	ДВИНСКЪ / РИГ. ОР. ВОКЗ. Dvinsk / Rig(a) – Or(el) station. Volgletters a en б (afb. 28).	Type 5 a) 1907-1917 б) 1912-1917

Tabel 13

Afb. 27

Briefkaart van Dünaburg naar Riga, 3-4 okt. 1877.

In Dünaburg afgestempeld op het postkantoor van de lijn Vitebsk-Riga, vervoerd met postwagon 9-10 met stationsnummer 1 van Dünaburg.



Literatuur

Lit. 1

A.V. Kiryushkin en P.E. Robinson: "Russian Railway Postmarks", 1994.
En de aanvulling:

Russian railway postmarks : some recent discoveries / Philip Robinson
In: BJRP 2011 ; 101. - p. 85-102

Lit. 2

Harry v. Hofmann: "Letland Handbuch, Postwesen 1625-1918, Band I", 2014

Lit. 3

N. Luchnik: "Zheleznodorozhnaja Pochta Rossii" in Sovjetski Kollektioner, nr 11, 1974.

Lit. 4

Harry v. Hofmann: "Baltische Postorte 1632 – 1917/8", 1996.

Lit. 5

H.G. Hesselink en N. Tempel: "Eisenbahnen im Baltikum", 1996.

Lit. 6

"Russland", Handbuch für Reisende von Karl Baedeker, 1912 en 1914.

Lit. 7

Google books: "Mark Rothko : a biography", James E.B. Breslin.)

Voor de echte liefhebbers:

Leonid Dobytsjin (1894-1936) "De stad N", 2013.

Van de kapttekst: "In *De stad N* beschrijft hij het Russische Letland van zijn stad Dvinsk (nu Daugavpils), een Oost-Europese mengelmoes van allerhande rang en stand, etniciteit en geloof, van zijn tienertijd van even voor de oorlog met Japan (1904-1905), tot even na de door van Tolstoj (1910)" (afb. 29).

Jan Brokken: "Baltische Zielen", 2010. Hoofdstuk 11 "Het begin van een onbekend avontuur, in het licht van Mark Rothko".



Afb. 28

Aangetekende brief van DVINSK naar Resekne, 19 feb. 1914.

Dagtekening- en aantekenstempel van het postkantoor van het station van de Riga-Orel spoorlijn.



Afb. 29