

Filatelistengroep
HET BALTISCHE GEBIED



POSTVERVOER PER TREIN IN LETLAND IN DE TSARENTIJD, DEEL 3

Jan Kaptein
Ruud van Wijnen

Met Riga als uitgangspunt beschrijven we in deze aflevering de ontwikkeling van het postvervoer per trein in Lijfland/Vidzeme.

Hoofddlijn door dit gebied is de in 1889 in gebruik genomen verbinding Riga-Valk-Pskov. Tevens besteden we aandacht aan de smalspoorlijnen die daar in Volmar/Valmiera en Valk/Valka op aansloten.

De stations van Riga

Binnen het Russische Keizerrijk was Riga een belangrijke stad. Volgens de eerste (en enige) volkstelling van 1897 telde Riga toen 282.200 inwoners en was daarmee de zesde stad van Rusland en na St. Petersburg de tweede haven van het land. Ook Baedeker meldde in zijn editie van 1914 dat Riga na St. Petersburg de belangrijkste Russische commerciële en industriële stad aan de Baltische Zee was. Het inwonertal was toen al tot 539.000 gegroeid.

Omdat Riga een belangrijke haven- en industriestad was kreeg het al vrij snel een spoorverbinding met het Russische achterland. Toen deze belangrijke lijn Riga-Dünaburg- Orel in 1861 in gebruik werd genomen kreeg Riga haar eerste station: het Dünaburg- of Orel-station. Het station wordt ook wel aangeduid als Riga I. Op de kaart op de volgende pagina uit 1910 (afb. 1) is rechtsonder de Riga-Orel lijn aangegeven met als begin- en eindpunt Ст. Рига I, St. Riga I.

Naar een ontwerp van de architect Johann Felsko werd het station gebouwd tussen 1858 en 1861; in 1885 werd het uitgebreid volgens een plan van Heinrich Scheel. Het kleine gebouw van twee verdiepingen werd herbouwd en uitgebreid. Vier jaar later werd voor het station een kapel (afb. 2) gebouwd in verband met de wonderbaarlijk redding van tsaar Alexander III en zijn familie bij een spoorwegongeval in 1888. In 1882 werd Riga I nogmaals uitgebreid.



Afb. 2

Kaart, in 1913 verzonden naar Duitsland, met een afbeelding van het Dvinsk-station in Riga. Voor het station de Russisch-Orthodoxe kapel.

Riga I was een kopstation op de rechteroever van de Dvina / Daugava. Voor de lijn Riga-Mitava/Jelgava was op de linkeroever ook een kopstation gebouwd: Riga III. In 1875 werden beide stations met een brug verbonden. Daarna werd voor de lijnen Thorensberg-Sassenhof-Bolderaa-Haven (1873) en Sassenhof-Tuckum (1877) op de rechteroever een eigen station aangelegd: Riga II. Vanaf toen ging al het treinverkeer naar het zuiden en het westen via Riga II.

Riga III werd gesloten voor personenverkeer, maar bleef als goederenstation in gebruik.

Tussen 1889 en 1894 functioneerde het station Aleksandrovski Poort (СТ. АЛЕКСАНДРОВСКІЯ ВОРОТА op de kaart) als vertrekstation van de treinen op de nieuwe lijn Riga-Valk-Pskov.

Tussen 1910 en 1914 werd ten zuiden van de oude brug uit 1875 een nieuwe, dubbelspoor brug gebouwd. De oude

brug werd daarna nog voor overig verkeer gebruikt.

Baedeker (editie 1914) noemt Riga II het Tuckum-station : "for Mitau (Libau, Wirballen), Tuckum (Riga Coast), Windau, and Bolderaa".

De gids vermeldt ook dat het station in 1914 afgebroken zal worden. Enige jaren daarvoor was begonnen met de ombouw van Riga I tot het vertrekpunt voor alle richtingen, maar bij het begin van de Eerste Wereldoorlog waren de werkzaamheden nog niet voltooid. Het hoofdstation van Riga is daarna vele keren verbouwd; in 1960 werd het huidige station in gebruik genomen.

Wagonfabriek Riga

Riga was na Moskou en St. Petersburg het grootste industriële centrum van Rusland. Hier werd in 1874 de "Russisch-Baltische Waggonfabrik" (Русско-Балтийский вагонный завод, RBVZ) opgericht. Dit bedrijf was naast de leidende producent van spoorwagens, ook pionier in de vliegtuigbouw. Tussen 1909 en 1914 werden hier ook auto's gemaakt. In verband met de oorlog werd de fabriek in 1915 ontmanteld en overgebracht naar het Russische achterland.

Rīgas Vagonbūves Rūpnīca (RVR) is nu nog één van de grootste machinebouwbedrijven in Letland, in 1895 opgericht door de zakenman Oscar Freywirth onder de naam Phoenix (afb. 3). RVR is gevestigd in Riga en was vele jaren de grootste producent van elektrische en dieseltreinen en ook trams in de voormalige Sovjet-Unie. De bekendste producten zijn de ER1, ER2, ER7 en ER9 elektrische treinen, waarvan er vele nog steeds in gebruik zijn. Tussen 1973 en 1988 bouwde het bedrijf de hogesnelheidstrein ER200. Meer recentelijk was het betrokken bij de renovatie van treinstellen die door de Letse spoorwegmaatschappij Pasažieru Vilciens werden geëxploiteerd.

In 1936 werd Fenikss (afb. 4) gereorganiseerd tot Joint Stock Company Vairogs. Dit bedrijf vervaardigde later in licentie Ford-Vairogs auto's. Momenteel wordt een nieuwe serie dieseltreinen ontwikkeld onder de naam DR1B.



Afb. 3

Brief met als afzender de wagonfabriek "ФЕНИКС"[FENIKS] in Riga.



Afb. 4

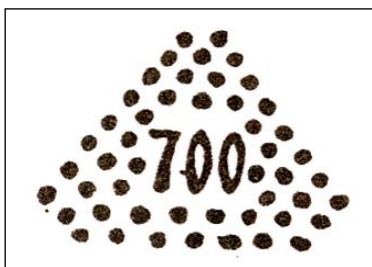
Firmabrief van "FENIKSS", verzonden 1923 naar Duitsland.

Vanaf 1923 tot 1930, na de naoorlogse wederopbouw, bouwde de fabriek zo'n 40 tramwagens voor het trambedrijf van Riga. Na de Tweede Wereldoorlog begon de fabriek in 1949 met de productie van de MTV-82 tramwagens. In 2002 ondertekende RVR een overeenkomst met de burgemeester

van Riga, waardoor het bedrijf van 2010 de trams in de Letse hoofdstad zal gaan vervangen.

Puntnummerstempel 700

Op 12 september 1861 werd de lijn Riga-Dünaburg in gebruik genomen en daarmee het station Riga I. De spoorpost op deze lijn, met de postwagons 7 en 8, begon pas in 1868, maar het stationspostkantoor had al eerder zijn deuren geopend. Vanaf 14 juni 1862 beschikte het voor de ontwaarding van postzegels over puntnummerstempel 700. Gelijktijdig vond dagtekening van een poststuk plaats met een standaardstempel (**afb. 5a en 5b**).



Aan het gebruik van de meeste puntnummerstempels kwam door circulaire 123 van 11 februari 1863 een einde. Met één uitzondering: het type "driehoek met afgesneden hoeken" bleef tot 20 oktober 1877 in gebruik op paardenpost- en spoorwegstations. Aan het gebruik van het "700" stempel op het stationspostkantoor van Riga kwam waarschijnlijk al in 1864 een einde. Op de stations Riga II en Riga III bevonden zich geen postkantoren.

Lijnstempels

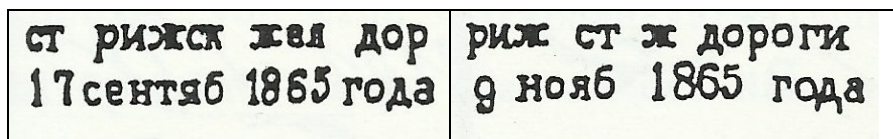
Uit de overgangsperiode jaren tussen het gebruik van het puntnummerstempel 700 en de introductie van de standaardstempels in 1868 zijn een tweetal lijnstempels bekend die gebruikt werden op het stationspostkantoor. Het lijken met de hand samengestelde stempels met in de bovenste regel, in louter afkortingen, de aanduiding “St Riga Spoorlijn” en “Riga St Spoorlijn”. De tweede regel vermeldt de datum (**lit. 2**).



Afb. 5a
Brief met puntnummerstempel 700, type 6: Riga station.
De brief gaat naar St. Petersburg



Afb. 5b
Op de achterzijde het vertrekstempel van Riga (21 dec. 1862) en het aankomststempel van St. Peterburg (23 december 1862)





Afb. 6

Brief naar Wenen, verzonden via het stationspostkantoor van Riga, 5 augustus 1865.



Afb. 7a

Brief van Riga naar Stettin, verzonden 27 oktober 1868. De brief werd gepost op het hoofdpstkantoor van Riga en daarna verzonden via het stationspostkantoor van de Riga-Vitebsk spoorlijn. Het stempel met de aanduiding van de spoorlijn was in gebruik in de periode 1868-1872. De brief gaat de grens over via Verzbolovo / Eydtkühen.

Afb. 7b (150 %)



Afbeelding 6 toont een brief naar Wenen met het lijnstempel: CT. РИЖСК ЖЕЛ. ДОР. [ST. RIZHSK ZHEL. DOR.], Station Rigase Spoorlijn, met de datum 5 avryet 1865 года, 5 augustus 1865. De brief is niet gefrankeerd.

Bij de invoering van de postzegels in 1857 waren ook instructies gegeven voor het gebruik. De zegels waren bestemd voor gewone binnenlandse post. Voor aanvullende diensten zoals aangetekend of voor post naar het buitenland diende op de oude manier betaald te worden: contant aan de balie. In het transitstempel van het spoorwegpostbureau XI in Eydtkuhen staat ook PORTO, niet betaald/port nog te innen. Midden jaren '60 kwam dit stempel in gebruik. Er was ook een ander, gelijksoortig stempel met in het midden de aanduiding FRANCO, betaald (door de afzender). In 1867 verscheen de instructie waarin werd voorgeschreven dat ook brieven naar het buitenland met postzegels gefrankeerd dienden te worden.

De standaardstempels

De eerste standaard dagtekenstempels van het stationspostkantoor komen in 1868 in gebruik. In dat jaar vond ook een grote reorganisatie plaats waarbij de postkantoren op de stations en de rijdende in de postwagens onder beheer komen van de nieuwe Spoorpost Administratie. De oudste enkelrondstempels zijn van het type 1 met de datum in drie lijnen. Onderin het stempel staat de spoorlijn aangegeven. Bij de stationspostkantoren volgen daarna type 4, met de datum in kruisvorm en type 5, de ovale stempels.

Het oudste stempel heeft bovenin de stadsnaam РИГА (RIGA) en onderin de aanduiding РИГ. ВИТ. Ж.Д. (RIG. VIT. ZH. D.), Riga-Vitebsk spoorlijn. Op 10 oktober 1866 werd de verbinding tussen Dünaaburg en Vitebsk in gebruik genomen. Twee jaar later werd ze doorgetrokken naar Orel. De brief naar Stettin (**afb. 7**) werd op 27 okt. 1868 eerst gedagtekend op het hoofdpstkantoor van Riga en daarna ook nog op het stationspostkantoor. In het oranje transitstempel van het spoorwegpostbureau XI in Eydtkuhen geeft het woord FRANCO aan dat

voor het vervoer volledig was betaald (met postzegels).

Vanaf 1873 verschenen er verschillende dagtekenstempels met onderin de aanduiding Riga-Dünaburg- Spoorlijn, nog steeds type 1 met de datum op drie lijnen (afb. 8 en 9).



Afb. 8b



Afb. 8a

Briefkaart naar Leipzig, verzonden 20 september 1876 via het stationspostkantoor van Riga. In het stempel staat vermeld РИЖСК. П. О. Riga Hulppostkantoor en РИЖСКО-ДИНАБУРГСК. Ж. Д. Riga-Dünaburg Spoorlijn



Afb. 9b (150 %)



Afb. 9a

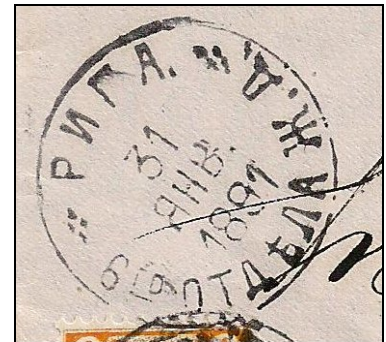
Briefkaart naar Antwerpen via spoorpostkantoor van Riga. Verzonden door de 'Rigaer Schlossfabrik', geschreven 26 augustus/7 september 1895.

Stempeloverzicht

Riga station		
	РИГА Riga РИГ. ВИТ. Ж. Д. Riga Vitebsk Spoorlijn (afb. 7)	Type 1 1868-1872
	РИЖСК. П. О. Riga Hulppostkantoor РИЖСКО-ДИНАБУРГС. Ж. Д. Riga-Dünaburg Spoorlijn 07.08.1881: jaartal op z'n kop (afb. 8)	Type 1 1873-1884
	РИЖСКОЕ. П. О. Riga Hulppostkantoor РИГО-ДИНАБУРГС. Ж. Д. Riga-Dünaburg Spoorlijn Volgnummer 1	Type 1 1880-1898
	РИГА П. О. Riga Hulppostkantoor РИГО-ДИНАБУРГС. Ж. Д. Riga-Dünaburg Spoorlijn (afb. 9)	Type 1 1883-1899
	РИГА. Riga 6ro ОТДѢЛА. Ж. Д. 6e Afdeling der Spoorwegen (afb. 10)	Type 1 1867-1897
	РИГА ЖЕЛѢЗНОДОР. П. О. Riga Spoorlijn Hulppostkantoor Volgnummers 1 en 2 afb. 11	Type 4 1899-1912
	РИГА ВОКЗАЛЪ Riga Station Volgletters a, б en в afb. 12	Type 5 1904-1917

Tabel 1

Een bijzonder stempel is het stempel type 1 met de aanduiding "6ro ОТДѢЛА. Ж. Д.", 6e Afdeling der Spoorwegen (afb. 10).



Afb. 10b (150 %)

Voor de organisatie van het postvervoer per trein was Rusland verdeeld in 9 districten. Riga hoorde bij het 6e district, dat werd bestuurd vanuit Orel.

In 1899 kwam een nieuw stempeltype in gebruik: het stempel met de datum in kruisvorm (afb. 11). Dit type werd gebruikt tot 1912. Het bekende ovaalstempel was in gebruik van 1904 tot 1917 (afb. 12). Op de kaart naar Esslingen is ook het aantekenstrookje gebruikt van Riga station. Hier met een latijnse 'R', voor gebruik op post naarhet buitenland. Voor het binnenland waren aantekenstrookjes met de cyrillische "З" beschikbaar.

*Aangetekende brief van Riga naar
Vjasma, verzonden 31 januari 1891. In
het stempel de aanduiding 6ro
ОТДѢЛА. Ж. Д", 6e Afdeling der
spoorwegen.*



*Brief naar Leipzig, verzonden 1901.
Het stempel op de brief is van het sta-
tionspostkantoor Riga, stempel in
kruisvorm, volgnummer 1 (type 4).*



Aangetekende briefkaart van Riga naar Esslingen aan de Neckar in Duitsland, verzonden 27 oktober 1913. Het tarief: 4 kopeken voor een briefkaart naar het buitenland en 10 kopeken voor het aantekenrecht. Dit was het tarief in de periode 1 april 1889 – 31 augustus 1917. Het postwaardestuk is een gelegenheidsuitgave : 300 jaar Romanov dynastie. De zegel hoort bij de serie, die bij deze gelegenheid is uitgegeven.



De Pskov-Riga spoorlijn (ПСКОВО - РИЖСК ЖЕЛ. ДОРОГА)

In 1889 werd Riga, via Valk/Valka, verbonden met zowel Pskov aan de St. Petersburg-Warschau spoorlijn als met Derpt/Tartu. Deze universiteitsstad was al sinds 1876 per spoor vanuit het noorden bereikbaar via Taps/Tapa aan de Baltische spoorlijn.

In de eerste jaren vertrokken de treinen naar Pskov in Riga vanaf het station Alexander-Poort, gelegen aan het “havenlijntje” tussen Riga I en Mjoelgraben/Milgravis.

De treinen naar St. Petersburg vertrokken in die periode nog vanaf het station Riga I en reden “als vanouds” via Dünaburg/Daugavpils. Vanaf 1894 begonnen alle treinen naar Jurjev/Tartu, Pskov en St. Petersburg hun reis vanaf het station Riga I.

Niet alleen door het verkorten van een aantal belangrijke verbindingen in noordoostelijke richting was de spoorlijn Riga-Pskov van belang.

In Volmar/Valmiera en Valk/Valka konden via privaat aangelegde smalspoorlijnen landbouwproducten, hout en andere goederen van het plateland worden overgeslagen waardoor de economische ontwikkeling van Lijfland/Vidzeme werd gestimuleerd.

In Volmar/Valmiera kruiste de smalspoorlijn tussen Gajnsj/Ainaži aan de kust en Smiltene/Smiltene in centraal Lijfland/Vidzeme de hoofdlijn Riga-Pskov. Valk/Valka was vanaf 1896 verbonden met Pernov/Pärnu aan de Golf van Riga en sinds 1903 met Sjtokmansgof/Plaviņas aan de belangrijke Riga-Dünaburg lijn (Kaart 3).

Kaart 3 een is geactualiseerde versie van kaart 2 die we eerder afbeeldden. Ook ditmaal zijn de lijnen toegevoegd die we in dit artikel beschrijven. Daarnaast noemen we een aantal relevantie plaatsnamen.

De postwagons

Tussen Riga en Pskov hebben nooit directe postwagons gereden.

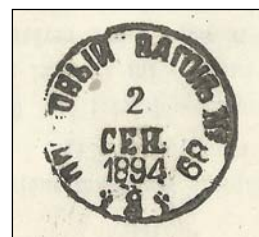
Letse naam	Russische naam	Duitse naam
Ainaži	ГАЙНШЪ Gajnsj	Haynasch
Cēsis	ВЕНДЕНЪ Venden	Wenden
Plaviņas	ШТОКМАНСГОФЪ Sjtokmansgof	Stockmannshof
Rūjiena	РУЕНЪ Roejen	Rujen
Smiltene	СМИЛЬТЕНЪ Smiltene	Smiltene
Valka	ВАЛКЪ Valk	Walk
Valmiera	ВОЛЬМАРЪ Volmar	Wolmar
Vecgulfene	АЛТЪ-ШВАНЕНБУРГЪ Alt Sjvanenboerg	Alt Schwanenburg
Estse naam		
Pärnu	ПЕРНОВЪ Pernov	Pernau
Tallinn	РЕВЕЛЪ Revel	Reval
Tapa	ТАПСЪ Taps	Taps
Tartu	ДЕРПТЪ/ЮРЬЕВЪ Derpt/Jurjev *)	Dorpat
In Rusland		
ПСКОВЪ	Pskov	Pleskau
	*) Dorpat/Derpt werd op 14 jan. 1893 tot Jurjev omgedoopt.	

Tabel 2

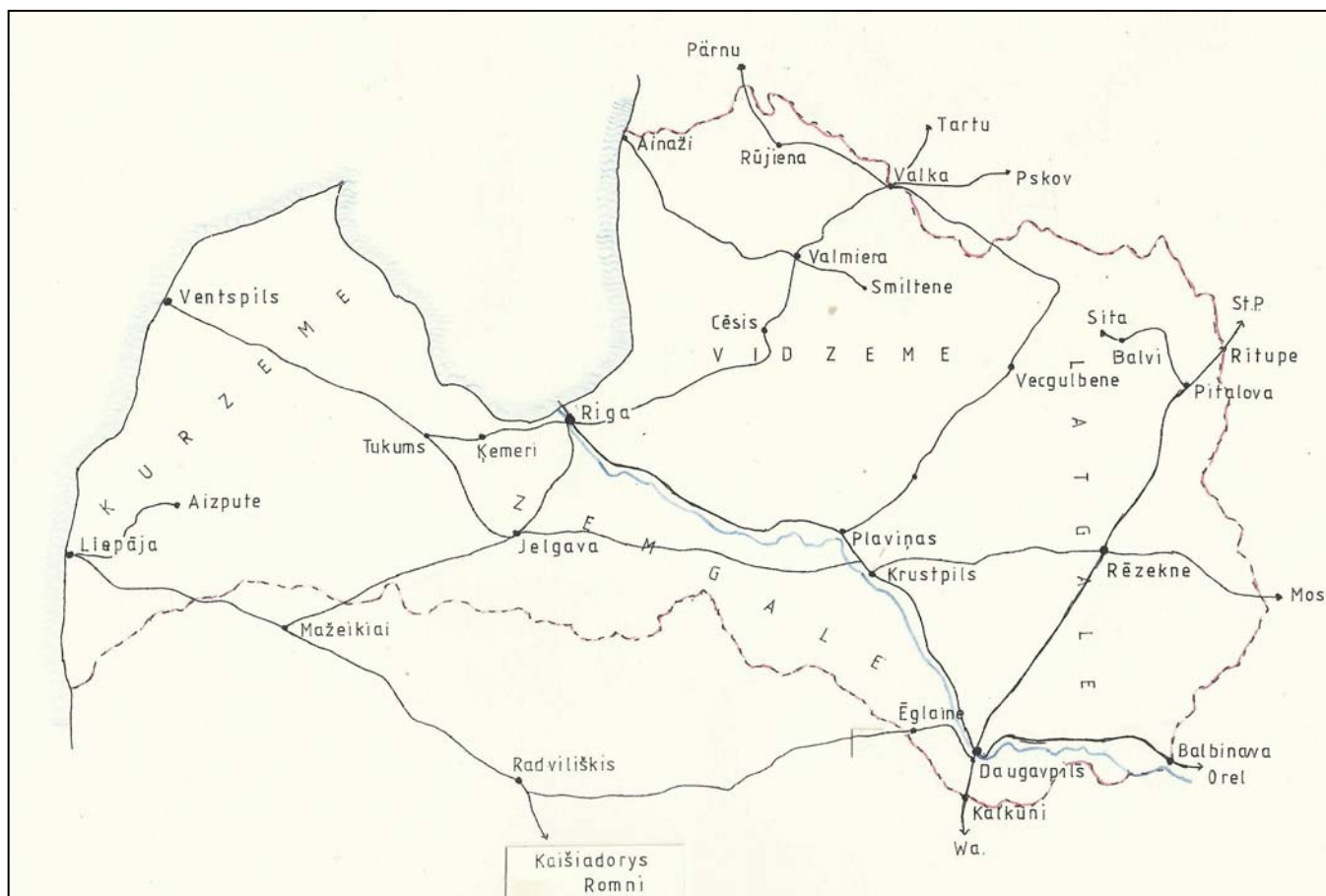


Afb. 13a

Met postwagon 89 vervoerde portvrije kerkelijke dienstbrief van het evangelisch-lutherse consistorie in RIGA naar VALK/Valga, 2 sept. 1894.



Afb. 13b (100 %)



Kaart 3

Van en naar Riga reden vanaf 1891 de postwagons 89 en 90 via Valk/Valka naar Taps/Tapa aan de Baltische spoorlijn en terug. Voordien reden deze postwagons heen en weer tussen Taps/Tapa en Derpt/Tartu. De lijn naar Riga is daar dus eigenlijk de verlenging van.

In 1913 werd de lijn Taps/Tapa-Riga onderdeel van de directe verbinding tussen St. Petersburg en Riga. Deze lijn werd bereiden door de postwagons 39 en 40. Daarvoor reden deze postwagons op de route St. Petersburg-Gapsal/Haapsalu.



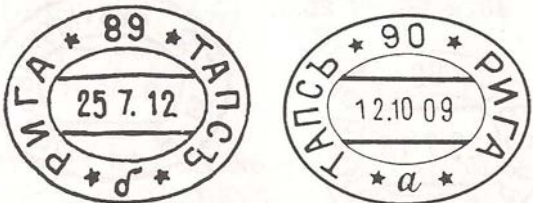
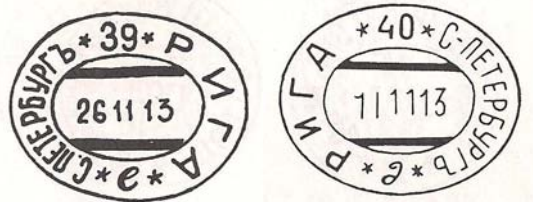
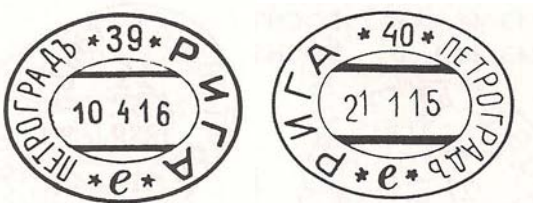
Afb. 14b(100 %)



Afb. 14a

Briefkaart van "Segewold"/Sigulda naar RIGA, 16-17 juni 1900. Vervoerd met postwagon 90.

Stempeloverzicht

Postwagons 89-90		
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 89 Volgnummers 1, 2, 3, (4), 5 en 6 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 90 Volgnummers 1, 2, 3, (4), 5 en (6)	Type 3 1892-1903 1892-1906 Afb. 13
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 89 Volgnummers 1, 2, 3 en 4 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 90 Volgnummers 1, (2, 3 en 4)	Type 4 1900-1909 1900-1906 Afb. 14
	РИГА * 89 * ТАРСЪ Volgletters a, б, в, (г, д) en e) ТАРСЪ * 90 * РИГА Volgletters a (twee types), б, в, (г, д, en e)	Type 5 1909-1913 1901-1913 Afb.15
	С.-ПЕТЕРБУРГЪ * 39 * РИГА Volgletters a, б, в, г, д, en e РИГА * 40 * С.-ПЕТЕРБУРГЪ Volgletters a, б, в, (г, д, en e)	Type 5 1913-1916 1913-1917 Afb. 16
	ПЕТРОГРАДЪ * 39 * РИГА Volgletters a, б, в, г, д, en e РИГА * 40 * ПЕТРОГРАДЪ Volgletters a, б, в, г, д, e en ж	Type 5 1915-1917 1915-1917 Afb. 17

Tabel 3

Afb. 15

Briefkaart van "Riga" naar TEP-BA/Tõrva, vervoerd met postwagon 89 van de lijn RIGA-TAPS, 19 sept. 1911.



Afb. 16a

Briefkaart van "Zehsis" naar RIGA, 16 april 1914. Vervoerd met postwagon 39 van de lijn S.PETERSBURG-RIGA.



Afb. 16b (100 %)



Afb. 17

In Riga geschreven ansichtkaart naar Narva. Vervoerd met postwagon 40 van de lijn RIGA-PETROGRAD, 18 feb. 1915.



De Volmarse toevoer- lijn (ВОЛЬМАРСКИЙ. П. П.)

П. П. is de afkorting van ПОДЪЗДНЫЙ ПУТЬ (Podjezdnoj Poet = toevoer-lijn). Deze 114 km lange lijn werd met privaats kapitaal aangelegd en diende met name voor de ontsluiting van noordwest Lijfland/Vidzeme. In Volmar/Valmiera konden goederen van en naar het platteland worden overgeslagen. Tussen het havenplaatsje Gajnsj/Ainaži en Smiltene/Smiltene reden geen postwagens, wel functioneerden gedurende de laatste jaren voor de Eerste Wereldoorlog op een aantal stations postkantoren met beperkte dienst voor de aanname en afgifte van post. Onderin de stempels van deze kantoren bevindt zich de aanduiding ВОЛЬМАРСКИЙ. П. П.

We kennen stempels van de stations in

- СТ. ДАУГЕЛЬНЪ
Daugeln/Daugulī
1914-1918 Afb. 18
- СТ. ЗОНЕПЪ
Zonep/Zonepe
1917
- СТ. ЛАПЬЕРЪ
Laper/Ozoli
1913-1917 Afb. 19
- СТ. СЕПКУЛЬ
Sepkoel/Pale
1913-1916
- СТ. ЭРКУЛЬ
Erkoel/Ārciems
1914-1916

De stations van Valk/Valka

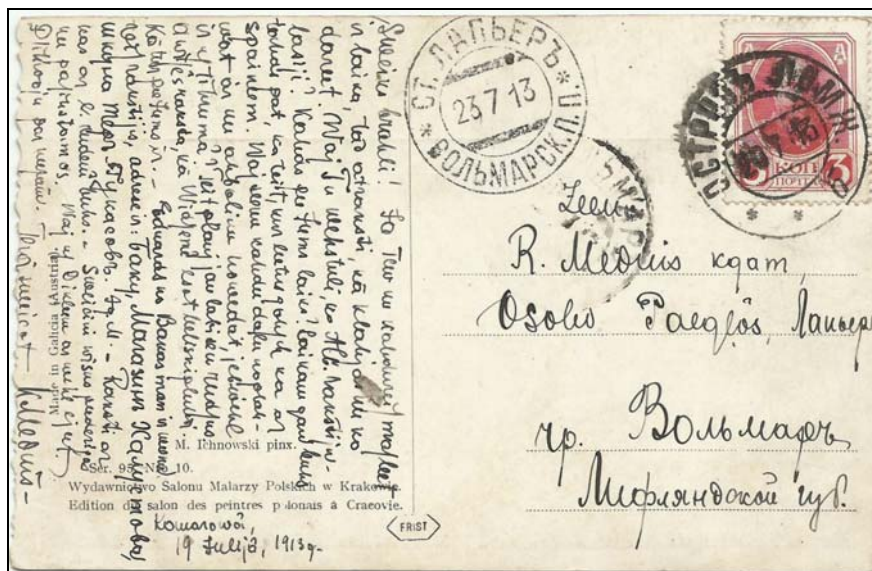
Op het schematische kaartje (afb. 20) is duidelijk te zien dat Valk/Valka over twee stations beschikte: Valk I aan de Riga-Pskov spoorlijn (geel weergegeven) en Valk II voor de smalspoorlijnen naar Pernov/Pärnu (blauw) en Sjtokmansgof/Plaviņas (rood). Het kan niet anders of er werd veel overgestapt; zoals Professor Martens op 7 juni 1909.

Op het stationspostkantoor in Valk/Valka zijn twee typen stempels in gebruik geweest (tabel 4).



Afb. 18

Portvrije briekaart aan een soldaat in het Letse infanterie bataljon, verzonden vanaf СТ. ДАУГЕЛЬНЪ/Station Daugeln/Daugulī, 30 maart 1916.



Afb. 19

Aankomststempel СТ. ЛАПЬЕРЪ/Station Laper/Ozoli op een briekaart uit OSTROV, 23 juli 1913.

Type 4 1901-1910	Type 5 1912-1917

Tabel 4



Afb. 20 (internet: http://riga.mashke.org/Bernsteinkuestebahnen/Maps/maps_deu.htm)
Spoorkaart 1910



Afb. 21



Afb. 22
Portvrije briefkaart van VALK STA-
TION naar Stakeln/Strenči, 25 febr.
1916. De afzender was werkzaam op
de "Spoorwegonderhoudspost in Valk,
Oorlogsgebied van Peterburg"

De Valk-Sjtokmansgof /Valka-Plaviņas smalspoorlijn

Door de boogvorm van het 210 km lange traject verzorgde het treinverkeer tussen Valk en Sjtokmansgof een aanzienlijk deel van het passagiers- en goederenvervoer in oostelijk Vidzeme/Lijfland. Ook biervaten reisden heen en weer, vol en leeg (afb. 23a en 23b). De ligging van zowel Valk als Sjtokmansgof aan doorgaande spoorlijnen zorgde daarnaast ook voor goede verbindingen met verdere bestemmingen. De lijn werd in 1903 in gebruik genomen en van meet af aan bereiden door de postwagons 271 en 272. In 1916 kwam Sjtokmansgof/Plaviņas in het Russisch-Duitse frontgebied te liggen en werd de lijn ingekort tot het traject Valk- Alt Sjvanenboerg /Vecgulbene (afb. 24).

De Valk-Pernov/Valka-Pärnu smalspoorlijn

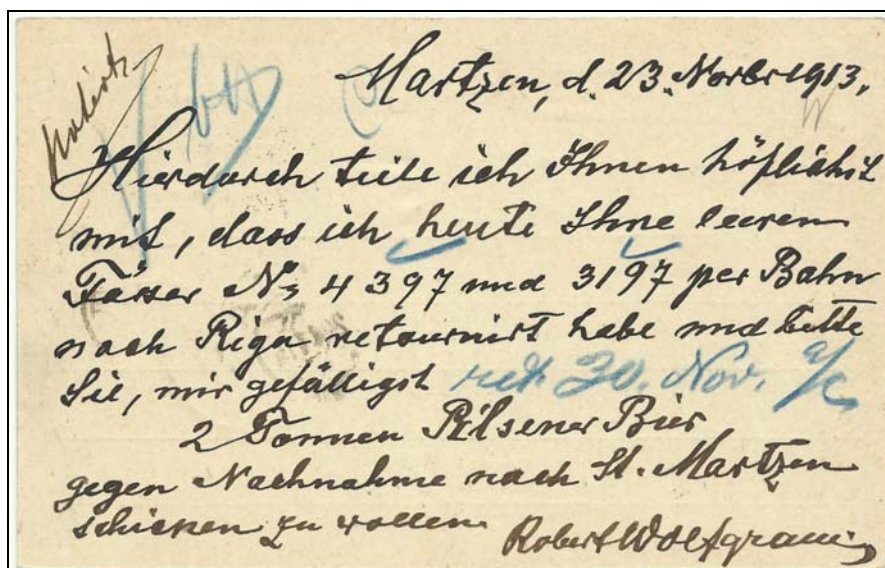
De spoorlijn tussen Valk en de havenplaats en kuuroord Pernov/Pärnu werd in 1896 in gebruik genomen.

De trein naar Pernov/Pärnu vertrok uit Valk vanaf een perron naast het perron van de doorgaande trein Pskov-Riga op station Valk I. Kort daarna passeerde de trein station Valk II om vervolgens via Roejen/Rūjiena na 125 km aan te komen in Pernov/Pärnu.

“Zeven juni 1909 reisde de Est Friedrich Fromhold Martens, emeritus hoogleraar en gewiekst onderhandelaar in dienst van de tsaar, per trein van zijn tweede huis in het Estse Pärnu naar Sint-Petersburg. Tijdens zijn reis..... “ Zo begint de tekst op de achterzijde van Jaan Kross’ roman “Het Vertrek van Professor Martens”.

Voor ongeveer 65 km reed de trein over grondgebied dat na het vaststellen van de grens tussen Estland en Letland tot Letland zou gaan behoren. Hierop lagen slechts vier stations:

БАЛКЪ	Valk/Valka
ЭРМЕСЪ	Ermes/Ērgeme
ПИКСАРЪ	Piksar/Piksāri
РУЕН	Rujen/ Rūjiena



Afb. 23a

“Martzen, 23 nov. 1913, Hierbij deel ik U beleeft mede dat ik vandaag Uw lege vaten met de nummers 4397 en 3197 per trein naar Riga heb teruggezonden en verzoek U vriendelijk 2 vaten Pils Bier onder remours naar station Martzen te willen sturen”.



Afb. 23b

Briefkaart van “Martzen”/Mārciena aan de bierbrouwerij van C. Stritzug in RIGA, 23-24 nov. 1913. Verzonden met postwagon 271 van de lijn VALK-SJTOKMANSOGF.

Vier stations op 65 km..... het zal voor Letland-verzamelaars niet meevallen om een brief of kaart te vinden die op een van die stations aan een postwagon werd afgegeven!

Tussen 1896 en 1900 reden tussen Valk/Valka en Pernov/Pärnu ongenummerde postwagons. Onderin het daarin gebruikte stempel staat de naam

van het traject: БАЛКЪ-ПЕРНОВЪ of ПЕРНОВЪ- БАЛКЪ (tabel 6).



Afb. 24

Briefkaart naar Jaun Gulbene, vervoerd met postwagon 272 van de verkorte lijn ALT SJVANENBOERG-VALK, 4 jan. 1917.

Stempeloverzicht

Postwagons 271-272			
 	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 271 Volnummers 1, 2, 3 en 4 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 272 Volnummers 1, 2, 3 en (4)	Type 4 1903-1911 1903-1912 Afb. 25	
		Type 5 1912-1915 1912-1917 Afb. 23b	
271: Geen afbeelding bekend		ВАЛКЪ * 271 * ШТОКМАНСГОФЪ Volgletters a, б, в en г ШТОКМАНСГОФЪ * 272 * ВАЛКЪ Volgletters a, б, в en г	Type 5 1914-1917 1916-1917 Afb. 24

Tabel 5

In 1900 werd de smalspoorlijn Valk-Pernov deel van de verbinding Pskov-Pernov, bereiden door de postwagons 125 en 126. Gelet op de verschillende spoorbreedtes zullen de postzakken en losse poststukken in Valk/Valka van de ene aan een andere postwagon zijn overgegeven.



Afb. 25b
(100 %)



Afb. 25a
Met port belaste briefkaart naar RIGA, 2-3 nov. 1907. Afgestempeld en aanvullend beport in postwagon 271.

Stempeloverzicht

Postwagons Valk-Pernov en Pernov-Valk		
	ПОЧТ. ВАГОНЪ 1 ВАЛКЪ-ПЕРНОВЪ 1	Type 4 1896-1898
	ПОЧТ. ВАГОНЪ 1 ПЕРНОВЪ-ВАЛКЪ 1	1896-1898

Tabel 6

Postwagons 125-126		
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 125 Volgnommers (1), 2, 3 en 4	Type 3 1902-1909
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 126 Volgnommers 1, 2, 3 en 4	1901-1910
	ПСКОВЪ * 125 * ПЕРНОВЪ Volgletters a, б, в, г en д	Type 5 1911-1916
	ПЕРНОВЪ * 126 * ПСКОВЪ Volgletters a, б, в, г en д	1911-1917

Tabel 7

Verantwoording / gebruikte literatuur

Voor de datering van de post-wagonstempels, zoals opgenomen in de overzichten, baseerden we ons op:

- A.V. Kiryushkin en P.E. Robinson: "Russian Railway Postmarks", 1994.
- Harry von Hofmann: "Lettland Handbuch, Postwesen 1625-1915/1918», Band 1, 2014.
- V. Hurt & E. Ojaste: "Eesti", Philately & Postal History Handbook / Catalogue, 1986
- Twee poststukken in de collectie van Ruud van Wijnen

Waar de jaartallen niet met elkaar overeen kwamen, namen we de vroegste en laatste data uit de drie lijsten. Desondanks sluiten jaartallen in de totaaloverzichten niet naadloos op elkaar aan: er ontbreken jaren en er zijn overlappingsen. Ogen open dus!

- "Baltische Postorte 1632-1917/8" van Harry von Hofmann was weer zeer nuttig bij het opstellen van de plaatsnamenlijst en het gebruik van de juiste schrijfwijzen in de Russische, Duitse en Letse taal.
- Ook maakten we weer gebruik van "Eisenbahnen im Baltikum", 1996, van H.G. Hesselink en N. Tempel

En verder....

Lit. 1

Internet: en.wikipedia.org/wiki/Rīgas_Vagonbūves_Rūpnīca

Lit. 2

V. Marcilger: "Riga, Die Postgeschichte bis 1919", Heide 1987

Ook nu voor de echte liefhebbers weer een leesaanbeveling:

Jaan Kross: "Het Vertrek van Professor Martens", 1993, Prometheus Amsterdam, ISBN 90 5333 145 X (**afb. 26**). Als dit boek u bevalt, raden we u aan om ook andere boeken van Jaan Kross te lezen.



Afb. 26