

# TR-Timbres chemin de fer et colis postaux de Belgique

## L'histoire des timbres ferroviaires TR : 1



1. Les timbres ferroviaires n'étaient pas émis par les services postaux, mais par les compagnies ferroviaires. Techniquement, les timbres ferroviaires ne sont pas des timbres-poste, car ils n'ont pas été utilisés dans le trafic postal régulier. Cependant, une exception concerne les timbres ferroviaires belges, qui, comme il sera discuté dans cet article, ont également été utilisés dans le trafic postal ordinaire.
2. Les timbres ferroviaires belges constituent une exception unique, car un certain nombre de ces timbres pouvaient également être utilisés dans le trafic postal régulier. Les services postaux et les chemins de fer ont travaillé en étroite collaboration, permettant ainsi qu'un colis affranchi avec un timbre ferroviaire puisse également être traité par un bureau de poste dans une localité sans gare.
3. Puisque les timbres ferroviaires ne sont pas émis par les services postaux, ils ne sont généralement pas inclus dans les catalogues de timbres, sauf lorsqu'ils pouvaient également être utilisés à des fins postales.
- 4) Cependant, dans certains pays, comme la Belgique, les timbres ferroviaires pouvaient également être utilisés pour les services postaux réguliers. En Belgique, les colis pesant plus de cinq kilos devaient être transportés par les chemins de fer, tandis que les colis plus légers pouvaient également être traités par les services postaux. De plus, les colis affranchis avec des timbres ferroviaires pouvaient être présentés dans les bureaux de poste, même dans des localités sans gare. Cela a conduit à l'émission de nombreux timbres ferroviaires en Belgique, qui sont populaires auprès des philatélistes, en partie en raison de leur utilisation dans le trafic postal normal.
- 5) Dans d'autres pays, les timbres de franque sont souvent dotés d'une impression spéciale pour le transport de colis par train. En Belgique, des timbres spécifiques ont été émis à cet effet.
- 6) Les premiers timbres ferroviaires belges sont apparus en 1879 et portaient jusqu'en 1900 un filigrane. Dans le monde philatélique, les timbres ferroviaires ne sont généralement pas considérés comme des timbres-poste, car ils sont émis par des compagnies ferroviaires et non par des services postaux. Les timbres ferroviaires belges constituent une exception, car ils pouvaient également être utilisés pour le courrier ordinaire, même s'ils étaient émis par la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB).
- 7) Le Catalogue officiel des timbres belges (COTB) contient un aperçu des timbres ferroviaires, ce qui est remarquable, car la plupart des catalogues n'incluent pas les timbres ferroviaires. Ces timbres étaient principalement utilisés pour l'envoi de colis postaux plus volumineux.
- 8) Pendant la Campagne des Dix-Huit Jours, du 10 au 28 mai 1940, une grande quantité de timbres ferroviaires de type Armoiries a été volée. Pour neutraliser les timbres volés, il a été décidé de doter le stock non volé d'une impression de contrôle, utilisant l'emblème de la SNCB, conçu par Jean de Roy en 1936. Les timbres ferroviaires de ce type sans l'impression de la SNCB ont été déclarés invalides, neutralisant ainsi les exemplaires volés. En 1941, de nouvelles émissions de type Armoiries ont suivi, mais dans d'autres couleurs, ce qui n'a pas affecté les timbres déclarés invalides.
- 9) En 1987, les timbres ferroviaires ont été abrogés. Cependant, la SNCB a continué à émettre de nouveaux timbres, qui n'avaient pas de valeur d'affranchissement et sont désignés comme vignettes ferroviaires.

## L'histoire des timbres ferroviaires TR : 2



1. Le 1er mai 1879, le ministre belge des Travaux publics (responsable des chemins de fer, des postes, du télégraphe, des mines, des voies navigables, des ponts et des routes) a introduit un tarif uniforme national pour les colis pesant jusqu'à 5 kg envoyés par les Chemins de fer de l'État. Les frais devaient être payés à l'avance avec des timbres qui devaient être apposés sur le bulletin de transport. À cet effet, la société Gouweloos à Bruxelles a fait imprimer des timbres, conçus et gravés par Charles Wiener, en quatre valeurs différentes.
2. Ces timbres sont désignés aux Pays-Bas comme des timbres ferroviaires, tandis que le terme français "timbres pour paquet de chemin de fer" et le terme allemand "Eisenbahnpaketmarken" reflètent mieux la fonction originale de ces timbres.
3. Rapidement, les tarifs furent également adoptés par les nombreuses compagnies de chemin de fer privées qui existaient à l'époque. Les postes prenaient en charge le transport vers des lieux sans gare, en utilisant également les timbres des Chemins de fer de l'État. De 1879 à 1932, 167 timbres ferroviaires différents ont été émis.
4. Le 1er octobre 1928, un service de colis postaux a été introduit par les postes belges, pour lequel des timbres spécifiques ont également été émis. Jusqu'en 1932, six timbres de colis postaux ont été émis en deux séries.
5. Le service de colis postaux des postes a été fusionné le 1er juin 1932 avec le petit service de colis des chemins de fer, sous le nom de "Service intérieur des colis postaux". Tous les bureaux de poste et gares ont participé à ce service. Des timbres combinés de colis postaux/ferroviaires sont également apparus, reconnaissables à l'image à la fois d'une trompette de poste et de l'emblème de la SNCB. Les timbres d'avant 1932 sont restés valables et pouvaient encore être utilisés.
6. Une caractéristique des nouveaux timbres est qu'il y a autant de timbres par série qu'il y a de tarifs. À chaque changement de tarif, de nouveaux timbres de valeurs modifiées devaient donc être émis, souvent d'abord sous forme d'impression.
7. En plus des timbres combinés de colis postaux/ferroviaires, des timbres ferroviaires séparés ont continué d'exister pour l'affranchissement des lettres de transport pour d'autres marchandises que les petits colis. Ces timbres ferroviaires étaient souvent émis en longues séries, avec des timbres pour toutes les unités, la plupart en dizaines et quelques-uns en centaines. Les changements de tarif ne nécessitaient donc pas l'émission d'une nouvelle série. C'est pourquoi, en 1972, il a été décidé d'utiliser uniquement des timbres ferroviaires et d'abolir les timbres combinés de colis postaux/ferroviaires. Pour l'affranchissement des lettres de transport, des machines à affranchir avaient déjà été utilisées dans certaines gares de la SNCB avant 1940.
8. Il est remarquable qu'il existe également des impressions d'une machine à affranchir de la gare de Liège Longdoz datant de novembre 1938. Comme cette gare était alors une gare mixte, il n'est pas clair si c'était la Nord-Belge ou la SNCB qui utilisait cette machine à affranchir.
9. En 1987, la SNCB a cessé d'utiliser des timbres ferroviaires sur les lettres de transport. Cependant, la SNCB a continué à émettre des timbres, mais ceux-ci ne servaient désormais qu'à recevoir de l'argent à la caisse de la SNCB. Dans certains catalogues, ces timbres sont donc à juste titre désignés comme des vignettes ferroviaires plutôt que des timbres ferroviaires.
10. Des images de deux timbres ferroviaires ont été utilisées comme timbres de service imprimés sur les accusés de réception.
11. Pour le transport de passagers, comme le paiement de 10 francs pour un abonnement social, des timbres ont été utilisés qui ressemblaient beaucoup aux timbres ferroviaires, mais qui ne l'étaient pas (par exemple TR399, TR455-458 et TR461-465). Dans le Catalogue officiel des timbres belges, ces timbres sont appelés timbres de frais, mais ils sont classés sous les timbres ferroviaires. La SNCB a initialement désigné ces timbres sur le formulaire de demande pour un abonnement social simplement comme des timbres ferroviaires (modèle D.C. 1723), mais à partir d'environ 1975, ils ont été appelés timbres de taxe (timbre taxe), modèle C 42/D.C.1723. Le terme timbres de frais est cependant trompeur, car il s'agit de frais administratifs, et non de courrier insuffisamment affranchi. "Timbres de prélèvement" serait une désignation plus appropriée. Les timbres de taxe étaient oblitérés dans les gares ; un bel exemple de cela est le timbre avec "Gare de Mons" dans la première ligne et "Abonnements" dans la troisième ligne (date 14-10-1965) sur 2x TR341, qui est d'ailleurs inclus comme timbre ferroviaire ordinaire dans le catalogue.
12. Les timbres ferroviaires étaient exclusivement utilisés pour le transport de marchandises.
13. Il est inquiétant qu'un autre type de timbre ait parfois été utilisé que celui prescrit.

**L'histoire des timbres ferroviaires TR : 2**

(suite)



14. De plus, la SNCB a également émis des timbres de bagages et des timbres de journaux. Comme ces timbres sont des timbres ferroviaires avec impression, ils sont généralement considérés comme équivalents aux timbres ferroviaires réguliers.

15. La question est souvent posée dans la littérature spécialisée de savoir si les timbres ferroviaires doivent être considérés comme de véritables timbres-poste. Les catalogues de timbres-poste ne donnent pas de réponse claire à ce

16. La SNCB a appelé les timbres ferroviaires apposés sur les lettres de transport "timbres d'affranchissement", en précisant sur les lettres de transport que "le timbre d'oblitération sert de timbre d'acceptation".

17. Nous pensons que les timbres ferroviaires émis entre 1879 et 1932 doivent en tout cas être considérés comme des timbres-poste. La plupart de ces timbres ferroviaires sont, en plus des oblitérations ferroviaires, également connus avec des oblitérations postales. Les timbres combinés de colis postaux/ferroviaires émis entre 1934 et 1972 doivent évidemment être comptés comme de véritables timbres-poste. Le statut des timbres ferroviaires émis entre 1932 et 1987 est moins clair. Leur statut de timbres-poste est soutenu par le fait que l'on trouve encore des oblitérations postales sur ces timbres, ce qui indique un usage postal. Cependant, le nombre de timbres de cette période avec une oblitération postale est considérablement inférieur à celui des timbres ferroviaires de la période précédente. Le bénéfice du doute demeure. Aucun usage postal n'est connu pour les timbres de bagages, les timbres de journaux et les timbres de taxe. Parfois, ceux-ci, tout comme les vignettes ferroviaires, ne sont pas considérés comme des timbres-poste mais sont néanmoins inclus sur ce site sous les catégories BA, JO, TX et TRV.

## Noms de modèles et informations sur les timbres ferroviaires : TR304 ► TR321A

© bpost - NMBS

**TR304-TR321A** : À l'exception de la Grande-Bretagne, la Belgique a été l'un des principaux fournisseurs de locomotives à vapeur pour diverses entreprises d'État et entreprises privées à l'étranger. Un producteur important était Cockerill à Seraing, qui a fourni les premières locomotives pour les Chemins de fer belges. John Cockerill, un entrepreneur anglais, a fondé une grande entreprise sidérurgique en Belgique.

**TR304** : Sur le timbre de ½F, une locomotive à vapeur est représentée, datant du 30 décembre 1835. Malheureusement, la locomotive originale n'est plus visible, mais depuis 1980, une réplique entièrement en bois peut être admirée à Laforêt, dans les Ardennes. La Belgique a acquis les trois premières locomotives de type 2-2-2 (avec deux roues avant, deux roues motrices et deux roues arrière) en Angleterre, provenant de l'atelier de Robert Stephenson à Newcastle. Ces locomotives ont été nommées 'La Flèche', 'L'Éléphant' et 'Stephenson' et ont été mises en service sur la route de Bruxelles via Vilvorde à Malines. Sur le modèle britannique, une quatrième locomotive, appelée 'Le Belge', avec le numéro 6, a été construite dans l'atelier de locomotives belge de Cockerill.



**TR305** : Sur le timbre de 1F, une locomotive de type 2-4-0 est représentée. En 1862, plusieurs ateliers de locomotives étaient actifs, dont Wilson, Cockerill et Saint-Léonard, ainsi que les Usines de Haine-Saint-Pierre, l'Arsenal de Malines et la Société de Couillet. L'image montre une locomotive 'Wilson' modernisée avec un foyer carré de Belpaire, désignée comme type T.1. Cette locomotive modifiée a reçu le sous-type numéro 13.



**TR306** : Les locomotives de l'État et des sociétés privées ont été numérotées selon un système fixe à partir de 1876. Les numéros 1 à 19 étaient destinés aux trains express et aux trains de voyageurs, les numéros 20 à 39 pour les trains de marchandises et de transport mixte, les numéros 40 à 49 pour différents types avec tender séparé, et les numéros 50 à 59 pour les locomotives de manœuvre. Sur le timbre, une locomotive de type 0-6-0 avec tender est représentée.



**TR307** : Le timbre de 3F montre également un type 0-6-0 avec tender, qui était utilisé pour le transport de passagers et de marchandises. Ce type de locomotive est également connu sous le nom de 'Bourbonnais'.



**TR308** : Une locomotive plus moderne est représentée sur le timbre de 4F. Il s'agit d'une locomotive de type 4-4-0 avec tender, plus précisément de type T.18 bis. Au total, 134 locomotives de type T.18 ont été construites, principalement utilisées sur la ligne entre Bruxelles et Anvers.



**TR309** : Également de 1902, il existe un type 4-6-0 avec tender, désigné T.22. Ces locomotives étaient appelées 'Atlantic' en raison de la configuration des roues : quatre roues avant et six roues motrices, également appelées 'Ten Wheel'.



**TR310** : Entre 1904 et 1927, 437 locomotives de type 0-6-0T ont été construites, équipées d'un petit bunker à charbon et de réservoirs d'eau le long de la chaudière. Différents sous-types peuvent être distingués pour le type T.53, et l'image montre l'un des premiers exemplaires.



**TR311** : La locomotive représentée de type 4-6-0 avec tender est également appelée de style français. Le type T.8 de 1905 était affectueusement appelé 'mademoiselle' par les machinistes et était principalement utilisé pour le transport de passagers.



**TR312** : La locomotive a une configuration de roues de 4-4-2T, avec un petit bunker à charbon à l'arrière et deux réservoirs d'eau à côté de la chaudière. Le type T.16 a été mis en service presque simultanément avec le type T.15 (avec surchauffeur) et est resté actif jusqu'en 1964. Dans la partie 2, je traiterai des huit autres locomotives à vapeur représentées de la série de 1949.



## Noms de modèles et informations sur les timbres ferroviaires : TR304 ► TR321A (suite)

© bpost - NMBS

**TR313** : Une très grande locomotive de type 4-6-2, désignée T.10, a été mise en service à partir de 1909. Ce type, appelé 'Pacific', a été construit pour la première fois dans une usine belge en 1910, qui a donné au 'monstre' le nom de 'Flamme'. Ces locomotives sont restées en service jusqu'en 1957, la dernière ayant été retirée du service en 1959.



**TR314** : Dès 1902, la locomotive de type 0-6-0 est entrée en service, désignée T.32. Par la suite, des variantes de ce type sont apparues, d'abord avec de la 'vapeur saturée' puis avec de la 'surchauffe', ce qui a entraîné une production plus élevée. Le type T.41 appartenait à cette dernière catégorie et a été retiré du service en 1959.



**TR315** : Une locomotive encore plus grande que le type 4-6-2 a été introduite en 1910, à savoir le type 2-10-0 désigné T.36, également appelé 'Decapod'. Cette locomotive pesait 163 tonnes et pouvait atteindre une vitesse de 65 km/h.



**TR316** : En 1920, une locomotive de type 2-8-0 construite aux États-Unis, appelée 'Consolidation', a été mise en service sur le réseau ferroviaire belge. Cette locomotive a remplacé les exemplaires perdus pendant la Première Guerre mondiale. Il s'agissait de locomotives de trains de marchandises, et 150 unités ont été mises en service sous le type T.38. Elles pesaient 85 tonnes et pouvaient atteindre une vitesse de 75 km/h.



**TR317** : Le timbre de 30F montre une locomotive de type 2-8-0, qui présente de nombreuses similitudes avec les exemplaires construits aux États-Unis.



**TR318** : En 1930, l'ingénieur en chef Fernand Legein a conçu une locomotive de type 2-8-2 pour les trains rapides sur la route de Bruxelles à la ville de Luxembourg, une région montagneuse. Cette locomotive, de type 5, a été nommée 'Mikado'. Seulement quatre exemplaires ont été construits, pesant 130 tonnes et pouvant atteindre une vitesse maximale de 105 km/h.



**TR319** : Le timbre de 50F montre une locomotive de type 4-6-2 de 1935. Cette locomotive streamlined, désignée comme type T.1, a été mise en service en 1935 avec 15 unités, suivies de 20 autres exemplaires en 1938. La locomotive a été mise hors service en 1962.



**TR320** : En 1939, seulement six locomotives à vapeur de type 12 (Atlantic) ont été mises en service pour des trains rapides entre Bruxelles et Ostende. Le faible nombre était dû au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, ce qui a entraîné l'arrêt de la production dans l'usine de la SNCB. Ces locomotives avaient deux essieux moteurs et deux cylindres intérieurs (4-4-2). Le profil aérodynamique est frappant, réalisé par des plaques. La numérotation allait de 1201 à 1206. Elles pesaient 89 tonnes sans le tender, qui pesait 59 tonnes. Le dernier exemplaire a été retiré du service le 29 juillet 1962. Le 1204 a été préservé par les Chemins de fer belges (SNCB) de la démolition et peut aujourd'hui être admiré au musée ferroviaire belge à Schaerbeek.



**TR321 & TR321A** : Deux timbres représentant une locomotive électrique et un train électrique sont également inclus dans cette série en raison de leur conception, bien qu'évidemment ce ne soient pas des locomotives à vapeur.

