

TR- Spoorwegzegels en postpakketzegels van België

Het verhaal van de TR-spoorwegzegels: 1

1. Spoorwegzegels werden niet uitgegeven door de postdiensten, maar door spoorwegmaatschappijen. Technisch gezien zijn spoorwegzegels geen postzegels, aangezien ze niet in het reguliere postverkeer zijn gebruikt. Een uitzondering vormt echter de Belgische spoorzegels, die, zoals in dit artikel zal worden besproken, ook in het gewone postverkeer voorkwamen.
2. De Belgische spoorwegzegels vormen een unieke uitzondering, omdat een aantal van deze zegels ook in het reguliere postverkeer gebruikt kon worden. De postdiensten en de spoorwegen werkten hierbij nauw samen, waardoor een pakket dat was gefrankeerd met een spoorwegzegel ook door een postkantoor in een plaats zonder treinstation kon worden behandeld.
3. Aangezien spoorwegzegels niet door de postdiensten zijn uitgegeven, worden ze, behalve wanneer ze ook voor postale doeleinden konden worden gebruikt, meestal niet opgenomen in postzegelcatalogi.
- 4) In sommige landen, zoals België, konden spoorzegels echter ook voor reguliere postdiensten worden ingezet. In België moesten pakketten zwaarder dan vijf kilo door de spoorwegen worden vervoerd, terwijl lichtere pakketten ook door de postdiensten konden worden behandeld. Bovendien konden pakketten met spoorwegzegels in postkantoren worden aangeboden, zelfs in plaatsen zonder treinstation. Dit leidde tot de uitgifte van vele spoorwegzegels in België, die populair zijn bij filatelisten, mede vanwege hun gebruik in het normale postverkeer.
- 5) In andere landen kregen frankeerzegels vaak een speciale opdruk voor het vervoer van pakketten per trein. In België werden hiervoor specifieke postzegels uitgegeven.
- 6) De eerste Belgische spoorwegzegels verschenen in 1879 en droegen tot 1900 een watermerk. In de filatelistische wereld worden spoorwegzegels doorgaans niet als postzegels beschouwd, omdat ze door spoorwegmaatschappijen en niet door de postdiensten zijn uitgegeven. De Belgische spoorwegzegels vormen hierop een uitzondering, omdat ze ook voor normaal briefverkeer konden worden gebruikt, ook al werden ze uitgegeven door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS).
- 7) De Officiële Belgische Postzegelcatalogus (OBP) bevat een overzicht van de spoorwegzegels, wat opmerkelijk is, aangezien de meeste catalogi geen spoorwegzegels opnemen. Deze zegels werden vooral gebruikt voor het verzenden van grotere postpakketten.
- 8) Tijdens de Achttiendaagse Veldtocht, van 10 tot 28 mei 1940, werd een grote hoeveelheid spoorwegzegels van het type Rijkswapen gestolen. Om de gestolen zegels te neutraliseren, besloot men de niet-gestolen voorraad te voorzien van een controle-opdruk, waarbij het embleem van de NMBS werd gebruikt, ontworpen door Jean de Roy in 1936. Spoorwegzegels van dit type zonder de NMBS-opdruk werden ongeldig verklaard, waardoor de gestolen exemplaren werden geneutraliseerd. In 1941 volgden nieuwe uitgiftes van het type Rijkswapen, maar in andere kleuren, wat geen invloed had op de ongeldig verklaarde zegels.
- 9) In 1987 werden de spoorwegzegels afgeschaft. De NMBS bleef echter nieuwe zegels uitgeven, die geen frankeerwaarde bezaten en als spoorwegvignetten worden aangeduid.



Het verhaal van de TR-spoorwegzegels: 2

1. Op 1 mei 1879 introduceerde de Belgische Minister van Openbare Werken (verantwoordelijk voor Spoorwegen, Posterijen, Telegraaf, Mijnen, Waterwegen, Bruggen en Wegen) een landelijk uniform tarief voor pakjes van maximaal 5 kg die via de Staatsspoorwegen verzonden werden. De kosten moesten vooraf worden betaald met zegels die op de vrachtbrief moesten worden bevestigd. Daartoe liet de firma Gouweloos in Brussel zegels drukken, ontworpen en gegraveerd door Charles Wiener, in vier verschillende waarden.
2. Deze zegels worden in Nederland aangeduid als spoorwegzegels, terwijl de Franse term "timbres pour paquet de chemin de fer" en de Duitse term "Eisenbahnpaketmarken" beter de oorspronkelijke functie van deze zegels weerspiegelen.
3. Al snel werden de tarieven ook overgenomen door de vele particuliere spoorwegmaatschappijen die toen nog bestonden. De posterijen verzorgden het vervoer naar locaties zonder station, waarbij ook de zegels van de Staatsspoorwegen gebruikt werden. Van 1879 tot 1932 werden er 167 verschillende spoorwegzegels uitgegeven.
4. Op 1 oktober 1928 werd er bij de Belgische posterijen een postcolliendienst geïntroduceerd, waarvoor ook specifieke zegels werden uitgegeven. Tot 1932 kwamen er zes postcolлизegels uit in twee series.
5. De postcolliendienst van de posterijen werd op 1 juni 1932 samengevoegd met de kleinere colli-dienst van de spoorwegen, onder de naam "Binnenlandse dienst van de postcolli". Alle postkantoren en stations namen deel aan deze dienst. Er verschenen nu ook gecombineerde postcolli-/spoorwegzegels, herkenbaar aan de afbeelding van zowel een posthoorn als het embleem van de NMBS. De zegels van vóór 1932 bleven geldig en konden nog steeds gebruikt worden.
6. Een kenmerk van de nieuwe zegels is dat er per serie evenveel zegels zijn als er tarieven zijn. Bij elke wijziging van het tarief moesten er dus nieuwe zegels in de gewijzigde waarden worden uitgegeven, vaak eerst als opdruk.
7. Er bleven naast de gecombineerde postcolli-/spoorwegzegels aparte spoorwegzegels bestaan voor de frankering van vrachtbrieven voor andere goederen dan de kleine colli. Deze spoorwegzegels werden vaak uitgegeven in lange series, met zegels voor alle eenheden, de meeste in tientallen en enkele in honderdtallen. Tariefwijzigingen vereisten hierdoor niet de uitgifte van een nieuwe serie. Daarom besloot men in 1972 om uitsluitend nog spoorwegzegels te gebruiken en de gecombineerde postcolli-/spoorwegzegels af te schaffen. Voor de frankering van vrachtbrieven werden bovendien in sommige NMBS-stations al vóór 1940 frankeermachines gebruikt.
8. Opmerkelijk is dat er ook afdrukken van een frankeermachine van het station Liège Longdoz uit november 1938 bestaan. Omdat dit station toen een gemengd station was, is het niet duidelijk of het de Nord-Belge of de NMBS was die deze frankeermachine gebruikte.
9. In 1987 stopte de NMBS met het gebruik van spoorwegzegels op vrachtbrieven. Daarna bleef de NMBS echter wel zegels uitgeven, maar deze dienden nu alleen nog om geld te ontvangen in de NMBS-kassa. In sommige catalogi worden deze zegels dan ook terecht aangeduid als spoorwegvignetten in plaats van spoorwegzegels.
10. Afbeeldingen van twee spoorwegzegels zijn gebruikt als meegedrukte dienstzegels op ontvangstbevestigingen.
11. Voor het reizigersvervoer, zoals de betaling van 10 frank voor een sociaal abonnement, werden zegels gebruikt die veel op spoorwegzegels leken, maar dat niet waren (bijvoorbeeld TR399, TR455-458 en TR461-465). In de Officiële Belgische Postzegelcatalogus worden deze zegels strafportzegels genoemd, maar ze worden wel onder de spoorwegzegels gerubriceerd. De NMBS noemde deze zegels op het aanvraagformulier voor een sociaal abonnement aanvankelijk gewoon spoorwegzegels (model D.C. 1723), maar vanaf ongeveer 1975 werden ze aangeduid als takszegels (timbre taxe), model C 42/D.C.1723. De term strafportzegels is echter misleidend, omdat het hier om administratiekosten gaat, niet om onvoldoende gefrankeerde post. "Heffingszegels" zou een geschiktere benaming zijn. De takszegels werden afgestempeld op de stations; een mooi voorbeeld hiervan is het stempel met "Gare de Mons" in de eerste regel en "Abonnements" in de derde regel (datum 14-10-1965) op 2x TR341, welke zegel overigens wel als gewone spoorwegzegel in de catalogus is opgenomen.
12. Spoorwegzegels werden uitsluitend gebruikt voor goederenvervoer.
13. Verontrustend is dat soms een ander type zegel werd gebruikt dan het voorgeschreven type.

Het verhaal van de TR-spoorwegzegels: 2

(vervolg)



14. Daarnaast heeft de NMBS ook reisgoedzegels en dagbladzegels uitgegeven. Aangezien deze zegels spoorwegzegels met opdruk zijn, worden ze doorgaans gelijkgesteld met reguliere spoorwegzegels.

15. Er wordt vaak de vraag gesteld in de gespecialiseerde literatuur of spoorwegzegels als echte postzegels moeten worden beschouwd. De postzegelcatalogi geven hierop geen eenduidig antwoord.

16. De NMBS noemde de op vrachtbrieven geplakte spoorwegzegels "frankeerzegels" (timbres d'affranchissement/Frankierungsmarken), waarbij op de vrachtbrieven werd vermeld dat "de stempel tot ongeldigmaking geldt als aannemingsstempel" (le timbre d'oblitération sert de timbre d'acceptation).

17. Wij zijn van mening dat de spoorwegzegels die tussen 1879 en 1932 zijn uitgegeven, in ieder geval gelijk zijn te stellen met postzegels. Het merendeel van deze spoorwegzegels is immers, naast spoorwegafstempelingen, ook bekend met postafstempelingen. De gecombineerde postcolli-/spoorwegzegels die tussen 1934 en 1972 zijn uitgegeven, moeten uiteraard als gewone postzegels worden gerekend. De status van de tussen 1932 en 1987 uitgegeven spoorwegzegels is minder duidelijk. Voor hun status als postzegel pleit dat er nog steeds poststempels op deze zegels worden aangetroffen, wat wijst op postaal gebruik. Echter, het aantal zegels uit deze periode met een poststempel is aanzienlijk lager dan bij de spoorwegzegels uit de vorige periode. Het voordeel van de twijfel blijft bestaan. Van de reisgoedzegels, dagbladzegels en takszegels is geen postaal gebruik bekend. Soms beschouwen deze, net als de spoorwegvignetten, niet als postzegels maar zijn wel in deze site opgenomen namelijk als BA, JO, TX en TRV

Modellennamen en info van de spoorwegzegels: [TR304](#) ► [TR321A](#)

© bpost - NMBS

TR304-TR321A: Behalve Groot-Brittannië was België een van de belangrijkste leveranciers van stoomlocomotieven voor diverse buitenlandse staatsbedrijven en particuliere ondernemingen. Een belangrijke producent was Cockerill in Seraing, dat de eerste locomotieven voor de Belgische Spoorwegen leverde. John Cockerill, een Engelse ondernemer, richtte in België een omvangrijk staalbedrijf op.

TR304: Op de postzegel van ½F is een stoomlocomotief afgebeeld, daterend van 30 december 1835. Helaas is de oorspronkelijke locomotief niet meer te zien, maar sinds 1980 is er in Laforêt, in de Ardennen, een replica van volledig hout te bewonderen. België verwierf de eerste drie locomotieven van het type 2-2-2 (met twee voorwielen, twee aandrijfwielen en twee achterwielen) in Engeland, afkomstig uit de werkplaats van Robert Stephenson in Newcastle. Deze locomotieven kregen de namen 'De Pijl', 'De Olifant' en 'Stephenson' en werden ingezet op de route van Brussel via Vilvoorde naar Mechelen. Op Brits voorbeeld werd in de Belgische locomotievenwerkplaats van Cockerill een vierde locomotief gebouwd, genaamd 'Le Belge', met nummer 6.



TR305: Op de postzegel van 1F is een locomotief van het type 2-4-0 afgebeeld. In 1862 waren er verschillende locomotiefwerkplaatsen actief, waaronder Wilson, Cockerill en Saint-Léonard, evenals de Fabrieken van Haine-Saint-Pierre, het Arsenaal van Mechelen en de Maatschappij van Couillet. De afbeelding toont een gemoderniseerde 'Wilson'-locomotief met een vierkante vuurhaard van Belpaire, aangeduid als type T.1. Deze verbouwde locomotief kreeg het subtype nummer 13.



TR306: De locomotieven van de Staat en particuliere maatschappijen werden genummerd volgens een vast systeem vanaf 1876. De nummers 1 tot en met 19 waren bedoeld voor exprestreinen en reizigerstreinen, de nummers 20 tot en met 39 voor goederentreinen en gemengd vervoer, nummers 40 tot 49 voor verschillende typen met losse tender, en nummers 50 tot 59 voor rangeerlocomotieven. Op de postzegel staat een locomotief van het type 0-6-0 met losse tender.



TR307: De postzegel van 3F toont eveneens een type 0-6-0 met tender, dat zowel voor passagiers- als goederenvervoer werd ingezet. Dit type locomotief staat ook bekend als 'Bourbonnais'.



TR308: Een meer moderne locomotief is afgebeeld op de postzegel van 4F. Dit is een locomotief van het type 4-4-0 met losse tender, meer specifiek type T.18 bis. Van het type T.18 zijn in totaal 134 locomotieven gebouwd, voornamelijk gebruikt op de lijn tussen Brussel en Antwerpen.



TR309: Eveneens uit 1902 is er een type 4-6-0 met losse tender, aangeduid als T.22. Deze locomotieven werden 'Atlantic' genoemd vanwege de indeling van de wielen: vier voorloopwielen en zes aandrijfwielen, ook wel 'Ten Wheel' genoemd.



TR310: Tussen 1904 en 1927 werden er 437 locomotieven van het type 0-6-0T gebouwd, die waren uitgerust met een kleine kolenbunker en watertanks langs de ketel. Van het type T.53 zijn verschillende subtypen te onderscheiden, en de afbeelding toont een van de eerste exemplaren.



TR311: De afgebeelde locomotief van het type 4-6-0 met tender wordt ook wel de Franse stijl genoemd. Het type T.8 uit 1905 werd door machinisten liefkozend 'juffertje' genoemd en werd voornamelijk ingezet voor reizigersvervoer.



TR312: De locomotief heeft een wielindeling van 4-4-2T, met een kleine kolenbunker aan de achterzijde en twee watertanks naast de ketel. Type T.16 werd vrijwel gelijktijdig met type T.15 (met oververhitter) in gebruik genomen en bleef actief tot 1964. In deel 2 zal ik ingaan op de overige acht afgebeelde stoomlocomotieven uit de serie van 1949.



Modellennamen en info van de spoorwegzegels: [TR304](#) ► [TR321A](#)

(vervolg)

© bpost - NMBS

TR313: Een zeer grote locomotief van het type 4-6-2, aangeduid als T.10, werd vanaf 1909 in gebruik genomen. Dit type, dat 'Pacific' werd genoemd, werd in 1910 voor het eerst gebouwd in een Belgische fabriek, die het 'monster' de naam 'Flamme' gaf. Deze locomotieven bleven in gebruik tot 1957, en de laatste werd in 1959 buiten dienst gesteld.



TR314: Al in 1902 kwam de locomotief type 0-6-0 in gebruik, aangeduid als T.32. Hierna verschenen varianten van dit type, eerst met 'verzadigde stoom' en later met 'oververhitting', wat leidde tot een hogere output. Het type T.41 viel onder de laatste categorie en werd in 1959 afgedankt.



TR315: Een nog grotere locomotief dan het type 4-6-2 werd in 1910 geïntroduceerd, namelijk het type 2-10-0 met de aanduiding T.36, ook wel 'Decapod' genoemd. Deze locomotief woog 163 ton en kon een snelheid van 65 km per uur bereiken.



TR316: In 1920 werd een in de Verenigde Staten gebouwde locomotief van het type 2-8-0, genaamd 'Consolidation', op het Belgische spoorwegnet ingezet. Deze locomotief verving de exemplaren die verloren waren gegaan tijdens de Eerste Wereldoorlog. Het betrof goederentreinlocomotieven, en er werden 150 stuks in gebruik genomen als type T.38. Ze wogen 85 ton en konden een snelheid van 75 km per uur bereiken.



TR317: De postzegel van 30F toont een type 2-8-0 locomotief, die veel overeenkomsten vertoont met de in de Verenigde Staten gebouwde exemplaren.



TR318: In 1930 ontwierp hoofdingenieur Fernand Legein een locomotief van het type 2-8-2 voor sneltreinen op de route van Brussel naar de stad Luxemburg, een heuvelachtig gebied. Deze locomotief, type 5, kreeg de naam 'Mikado'. Slechts vier exemplaren werden gebouwd, met een gewicht van 130 ton en kon een topsnelheid van 105 km per uur bereiken.



TR319: De postzegel van 50F toont een type 4-6-2 uit 1935. Deze gestroomlijnde locomotief, aangeduid als type T.1, werd in 1935 in gebruik genomen met 15 stuks, gevolgd door nog eens 20 exemplaren in 1938. In 1962 werd de locomotief buiten gebruik gesteld.



TR320: In 1939 werden er slechts zes stoomlocomotieven van het type 12 (Atlantic) in gebruik genomen voor sneltreinen tussen Brussel en Oostende. Het geringe aantal was te wijten aan het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, waardoor de productie in de NMBS-fabriek werd stopgezet. Deze locomotieven hadden twee aangedreven assen en twee binnenliggende cilinders (4-4-2). De stroomlijn is opvallend die door middel van beplating is aangebracht. De nummering was van 1201 tot en met 1206. Ze wogen 89 ton zonder de tender, die 59 ton woog. Op 29 juli 1962 werd het laatste exemplaar uit de dienst genomen. De 1204 werd door de Belgische Spoorwegen (NMBS) gespaard van de sloop en is tegenwoordig te bewonderen in het Belgische spoorwegmuseum te Schaarbeek.



TR321 & TR321A: Twee zegels met afbeeldingen van een elektrische locomotief en een elektrisch treinstel worden ook in deze serie opgenomen vanwege hun vormgeving, hoewel ze uiteraard geen stoomlocomotieven zijn.

