

Le Philatéliste Belge – De Belgische Filatelist

TABLE DES MATIÈRES. N° 3, SEPTEMBRE 2012, 92^{ème} ANNÉE

Revue trimestrielle de la Société Philatélique Belge.
Met inbegrip « Land van Waas », y compris “MARCOPHILA”

Table des matières	161
James Van der Linden , La Société de Navigation à Vapeur Escaut-Rupel // Naamlooze Vaartmaatschappij Schelde & Rupel	162
Tribune libre	173
Patrick Maselis , Histoire postale du Sud Soudan/ Postgeschiedenis van Zuid-Soedan : 1842 – 1910 II	175
Leo De Clercq , La Société Philatélique Belge II	193
R. Loontjens , L’usage des demi-timbres en Belgique, 1 ^{ère} partie	205
Donald Decorte , De internationale spoorlijn Gent – Terneuzen	217

Couverture A l’occasion de notre exposition nationale à Tamise TEMSIFIL 2012, nous publions un article qui célèbre cet événement en retraçant l’histoire de la ‘société de navigation à vapeur Escaut-Rupel’, avec son site à Tamise et le trajet de Tamise à Anvers en bateau-touriste ‘Wilford’ pendant la période de l’entre - deux - guerres. (p.162).



Bateau touristique ‘Wilford’



Présidente d'honneur - Erevoorzitster :	Mme Elisabeth Mossiat-Detrigne
Voorzitter - Président :	Leo De Clercq
Vice-président - Ondervoorzitter :	Charlie Bruart
Trésorier - Penningmeester :	Marc Lebrun
Secretaris - Secrétaire :	Vincent Schouberechts
Administrateurs :	Guy Coutant, Mark Bottu, Jean Duson

Rédaction - Redactie ‘Philatéliste Belge’ (y compris MARCOPHILA en ‘Land van Waas’):	
Hoofdredacteur, Rédacteur en chef :	James Van der Linden
Redactie, rédaction :	Leo De Clercq, Donald Decorte, Marc Lebrun, Vincent Schouberechts

Verantwoordelijk uitgever, Editeur responsable : Patrick Maselis

Compte abonnements/ Abonnementsgeld:

‘Le Philatéliste Belge’, M. Patrick Maselis :

IBAN BE50 7380 2256 1818 ; BIC KREDBEBB Belgique 17,50 € ; Etranger: 25 €

James Van der Linden

La Société de Navigation à Vapeur Escaut-Rupel

Introduction

Au 18^{ème} siècle, il existait déjà une correspondance par bateau entre Tamise et le ‘Vlaams Hoofd’ (Tête de Flandre) à Anvers.

Témoignage en est fait par une lettre, datée de ‘Themst’ du 28 octobre 1743, adressée au frère de l’expéditeur, curé de la paroisse de Calloo, dont voici la manuscrite : ‘zij afgeleyt In de Sterre op het Vlaamsch Hoofd’. (A déposer dans le ‘Sterre’ à la Tête de Flandre devant Anvers).

‘ Mon frère ; au lieu de prendre ma route directe pour Gand vers la ‘Tête de Flandre’, je suis venu par Tamise avec la voiture ordinaire d’où j’espère arriver par la barge jusqu’à Anvers dans la soirée. Je loge au St. Antoine de Padoue où j’attendrai aujourd’hui ou demain tôt, espérant de te voir ’.

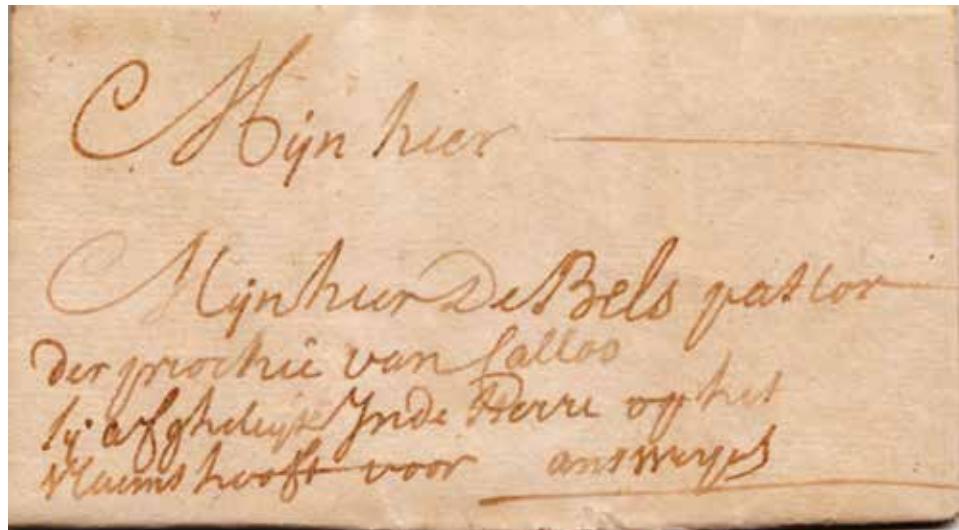
Naamlooze Vaartmaatschappij Schelde & Rupel

Inleiding, voorgeschiedenis

Reeds in de 18^e eeuw vinden wij briefwisseling over de beurtvaart tussen Temse en het ‘Vlaams Hoofd’ in Antwerpen. Reeds in een brief uit Themst van/ 28 oktober 1743 door de afzender aan zijn broer, de pastoor van Calloo, geschreven, vermeldt:

‘ Mon frere, In plaeſe van mijne route ghenomen te hebben van ghendt, directelyk op t’vlaems hoofd ben ghecommen langst Temst met de voituere ord^e van waer op heden met de schuyte verhope t arriveren tot antwerpen omtrent den avondt, en zal logieren in St anthonis de padua, alwaer Ue sal awachten tzij heden of morghen vrough, tgheluck verwachtende van Ue te sien... ’

De brief heeft een geschreven notitie ‘Zij afgeleyt In de Sterre op het Vlaams hoofd voor Antwerpen’.



La Société

Tamise, un gros bourg aux allures de ville sur la rive gauche de l’Escaut face à Bornem disposait déjà d’une liaison ferroviaire en 1870, sur la ligne de chemin de fer Malines – Terneuzen.

L’histoire de la société, est parvenue jusqu’à nous grâce aux détails inédits que **M. Ernest Wilford**, administrateur délégué, a consigné pour une publication de M. Buvé Pauwels parue dans le ‘Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique’, n° 7, en avril 1936.

De Maatschappij

Temse, een plaats met stedelijke allure op de linker oever van de Schelde tegenover Bornem, was reeds voorzien van een spoorwegverbinding in 1870 verwezenlijkt door de lijn Mechelen-Terneuzen.

De geschiedenis van de ‘Stoombootmaatschappij’ kan herschreven worden dank zij de onuitgegeven details van de heer **Ernest Wilford**, afgevaardigd bestuurder meegedeeld voor publicatie door Buvé-Pauwels in de ‘Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique’, n° 7, in april 1936.

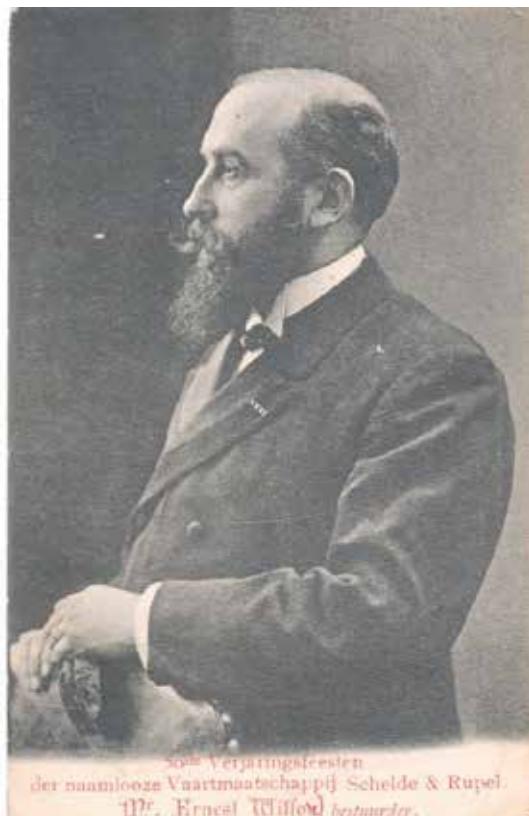


Photo d'Ernest Wilford à l'occasion du 50^{ème} anniversaire de la Société. Promoteur de la fabrication de la toile à voile, détail d'une entête de facture du 10 juillet 1907

(Coll. LDC)

Vers le milieu du siècle dernier, l'Etat et la Province avaient successivement et vainement tenté d'établir un service fluvial viable entre Anvers et Tamise. Là où l'administration avait piteusement échoué, l'initiative privée, en la personne de William Wilford, réussit dès 1857.

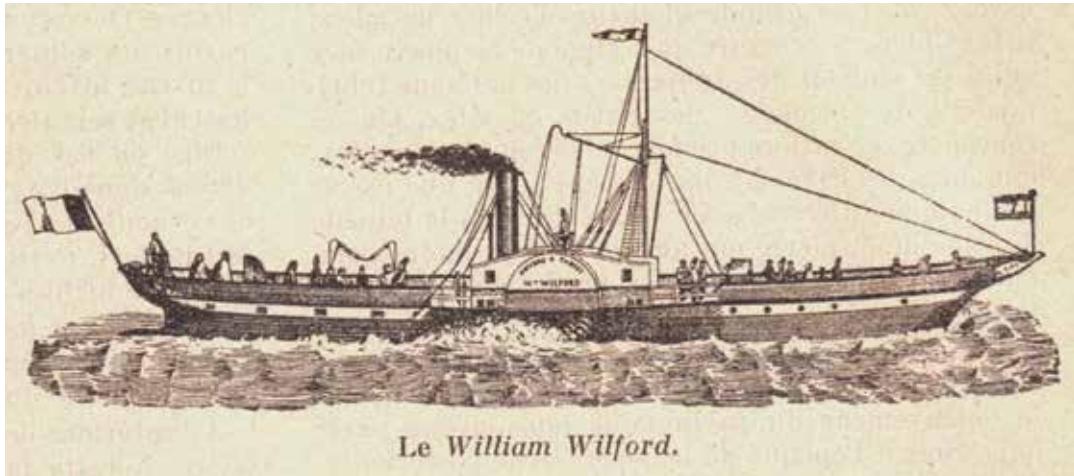
William Wilford, un anglais né à Brompton-near-Northallerton en 1803, était venu chercher fortune, tout jeune, à Tamise et s'il est le père de la société de navigation qui porte son nom, on peut dire aussi qu'il est, en Belgique, le promoteur de la fabrication de la toile à voile. Il fonda la société de transports de voyageurs et marchandises par eau sous la dénomination "E. Muys, De Landsheer & C°", du nom de ses associés et fit l'acquisition d'un petit steamer à aubes baptisé *William Wilford* mais qui reçut bientôt le surnom populaire *Het Zwaantje* que lui inspirait la forme gracieuse de sa coque,



Als bekende fabrikant van zeildoek, een detail van de factuur hoofding. Foto ter/gelegenheid van de 50^e verjaringsfeesten van de Maaschappij.

Rond het midden van de 19^e eeuw hebben Staat en Provincie vergeefs getracht om een leefbare scheepsverbinding tussen Temse en Antwerpen op te zetten. Daar waar de inspanningen van de administratie erbarmelijk faalden, had in 1857 een privé initiatief - verwezenlijkt door de persoon van William Wilford - een kans van slagen.

William Wilford, geboren te Brompton-near-Northallerton (Engeland) in 1803, zocht als jonge man zijn fortuin in Temse. Naast de verdienste voor de maatschappij die zijn naam draagt was hij, in België, de stuwend kracht voor het vervaardigen van zeildoek. Hij stichtte de *société de transports de voyageurs et marchandises par eau* onder de naam van 'E. Muys, De Landsheer & C°' en kocht een kleine raderstoomboot herdoopt als *William Wilford*, in de volksmond bekend als 'het Zwaantje' wegens de sierlijke vorm van de romp.



Le William Wilford.

L'entreprise était viable et elle s'appela bientôt : Société de navigation à vapeur *Escaut-Rupel*.

Sous l'heureuse impulsion du fils de William, John Wilford, il fut décidé de moderniser le matériel: en 1870, le *Wilford I*, construit par Cockerill, vint remplacer le *William Wilford* et une seconde unité, achetée en Hollande, devint le *Wilford II*.

De maatschappij was rendabel en werd kort daarop herdoopt onder de naam *Société de Navigation à Vapeur Escaut-Rupel*. ‘

1870 viel, onder de energieke stimulans van William's zoon John Wilford, de beslissing het materiaal te vernieuwen. De 'Wilford I', door Cockerill gebouwd, verving de 'William Wilford'. En een tweede stoomboot in Nederland aangekocht werd de 'Wilford II'.



Wilford I (Coll. LDC)

En 1885, le *Wilford III* vint renforcer la flottille à l'occasion de l'Exposition d'Anvers et un quatrième bateau fut acheté en 1894. Puis, après la réorganisation de 1902 et sous l'habile direction de l'animateur actuel, H. Ernest Wilford, les *Wilford IV* et *V* furent mis successivement en service, tandis que de nouvelles unités venaient remplacer les bâtiments ne répondant plus suffisamment aux exigences du service.

In 1885, ter gelegenheid van de Tentoonstelling in Antwerpen kwam de 'Wilford III' de vloot versterken, en een vierde schip werd 1894 aangekocht.

Na de grote reorganisatie van 1902, nu onder de bekwame leiding van Ernest Wilford werden opeenvolgend de 'Wilford IV' en 'Wilford V' ingezet, die de verouderde ongeschikt geworden modellen moesten vervangen.

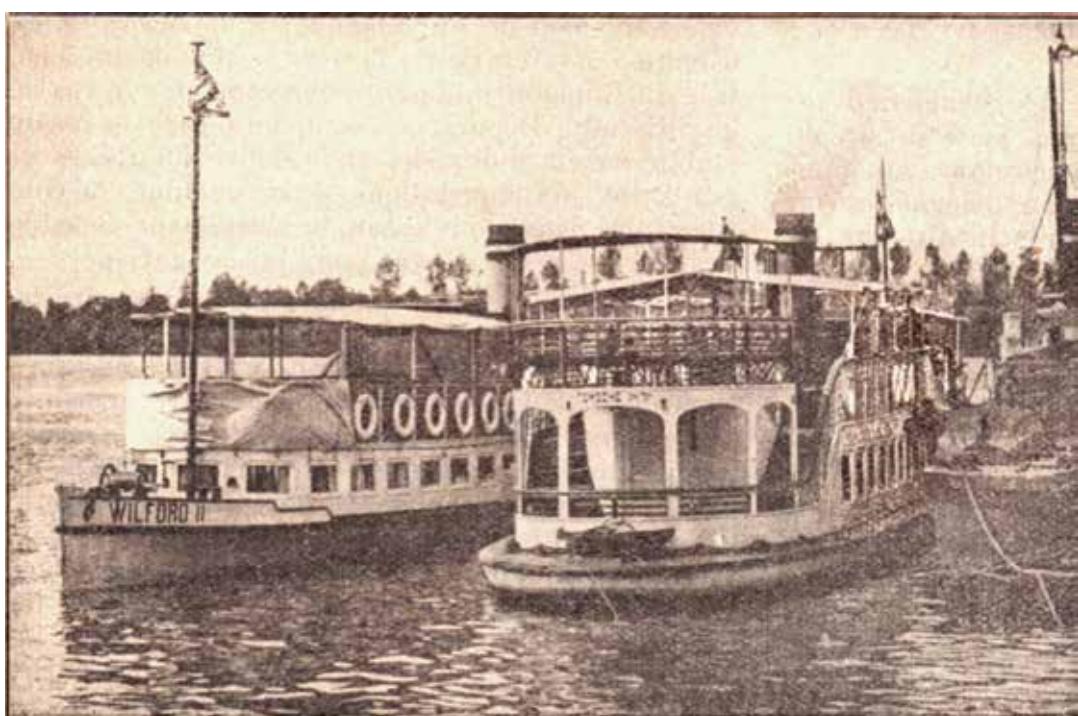


Le bateau à aubes Wilford II en 1912

De raderstoomboot Wilford I in 1912



Wilford VI



La flottille Wilford à Tamise

De vloot van Wilford in Temse

Les activités pendant la guerre de 1914-1918

Au début de l'agression en 1914; la société possédait cinq unités : trois bateaux à aubes et deux à héliées.

Les *Wilford I*, *II* et *VI* sont mis gracieusement à la disposition de l'armée et affectés au service des forts du Bas-Escaut.

En octobre 1914, la flottille des *Wilford* est la dernière à quitter le port d'Anvers, emportant le détachement de secours anglais, des blessés et du personnel de la Croix-Rouge, qui furent débarqués à Breskens, d'où tous ces évacués purent regagner le territoire belge encore libre.

De activiteiten gedurende de oorlog 1914-1918

Begin 1914 en na de Duitse inval, beschikte de maatschappij over vijf schepen, drie raderboten en twee boten met schroeffaandrijving. De *Wilford I*, *II* en *VI* werden in vriendschap ter beschikking van het Belgisch leger gesteld in dienst der fortengroep van de Nederschelde.

In oktober 1914 verliet de vloot van *Wilford* als laatste de haven van Antwerpen, met aan boord, een detachement der Engelse hulpdiensten, gewonden en personeel van het Rode Kruis. Ze werden allen ontschept in Breskens, van waaruit zij het nog vrije Belgisch grondgebied konden bereiken.



Wilford VI

Les trois bateaux furent internés à Flessingue sous la surveillance de l'Amirauté hollandaise. La guerre s'étendit peu à peu d'Europe en Asie mineure et de là en Mésopotamie où le général anglais Townshend s'enferma à Kut-el-Amara et dut capituler le 29 avril 1916 après un siège de 21 semaines. Le Gouvernement anglais ayant besoin de bateaux à aubes de faible tirant d'eau pour organiser la revanche confiée au général Maude, M. Wilford consentit à céder aux alliés les trois bateaux et parvint, au prix de difficultés sans nombre, à les ramener à Southampton malgré l'opposition formelle de l'Amirauté hollandaise. Après avoir subi quelques transformations : établissement d'un 'sun-deck', alimentation des chaudières au mazout, plates-formes pour petits canons à tir rapide, les modestes vapeurs, en route pour l'Orient, affrontèrent bravement les fureurs du golfe de Gascogne.

Le *Wilford VI* fut coulé par les Allemands près

De drie schepen werden vervolgens geïnterneerd in Vlissingen onder toezicht van de Nederlandse admiraliteit. De oorlog breidde zich meer en meer uit, van Europa naar klein Azië en verder naar Mesopotamië, waar de Engelse generaal Townsend in Kut-el Amara ingesloten werd en op 29 april 1916 moest capituleren na een beleg van 21 weken. Om de revanche, toevertrouwd aan generaal Maude, te organiseren had de Engelse regering raderboten met weinig diepgang nodig. *Wilford* besloot om de geallieerden de drie schepen over te laten en slaagde er in, niettegenstaande ontelbare moeilijkheden en de formele oppositie van de Nederlandse Admiraliteit, deze naar Southampton over te brengen.

Met enkele wijzigingen, namelijk het plaatsen van een 'sun-deck', stoomketels met stookolie en platformen voor kleine kanonnen met snelle vuurkracht, vertrokken deze bescheiden stoomboten op reis naar het Oosten, met moed het hoofd biedend aan de grimmige moeilijkheden van de Golf van Gascogne.

De 'Wilford VI' werd tot zinken gebracht door

d'Alger où il avait fait son plein d'huile, tandis que les *Wilford I* et *II*, fait à porter au crédit des constructeurs et des équipages, parvinrent sans encombre dans le golfe persique et prirent part aux opérations du Tigre et de l'Euphrate. A la fin de campagne, le *Wilford II* brûla jusqu'à la ligne de flottaison.

de Duitsers bij Algiers waar hij olie bijvulde. Onderwijl kwamen de *Wilford I* en *II* dank zij de scheepsbouw en de bemanning in de Persische Golf aan zonder moeilijkheden, om deel te nemen aan de operaties van Tigris en Eufraat. Op het einde van de campagne brandde de *Wilford II* uit tot op de waterlijn.



Wilford I

Après la guerre, la société acheta trois bateaux mouches parisiens qui furent transformés pour les besoins de l'Escaut. A ces bateaux touristiques s'ajouta une unité servant au transport des marchandises.

Na de oorlog kocht de Maatschappij drie Parijse 'bateaux mouches'. Aan deze toeristenscheepjes werd een vrachtschip toegevoegd voor goederenvervoer.



Carte d'avertissement pour livraison de marchandise
Port de 35 c. (carte postale).

Aankondigingskaart voor een goederenlevering
Port 35 c. voor de postkaart.



22 novembre 1928 2 tonneaux d'hareng.

Aan boord. twee vaten haring.

L'itinéraire pendant 'L'entre-2-guerres'

Après le départ à Tamise, la route décrit dans l'Escaut une vaste courbe, passant par les hauts quais et son chantier naval, avec sur l'autre rive, le petit chenal '*het Sas*' mettant en communication le Vieil Escaut avec le cours actuel. Ensuite on passe le pont-rail de Tamise, et l'arrivée à la halte de Bornem. Là tous les embarcadères étaient construits à deux étages, de façon à ce que l'embarquement des passagers puisse se faire sans difficulté, aussi bien à marée basse qu'à marée haute.

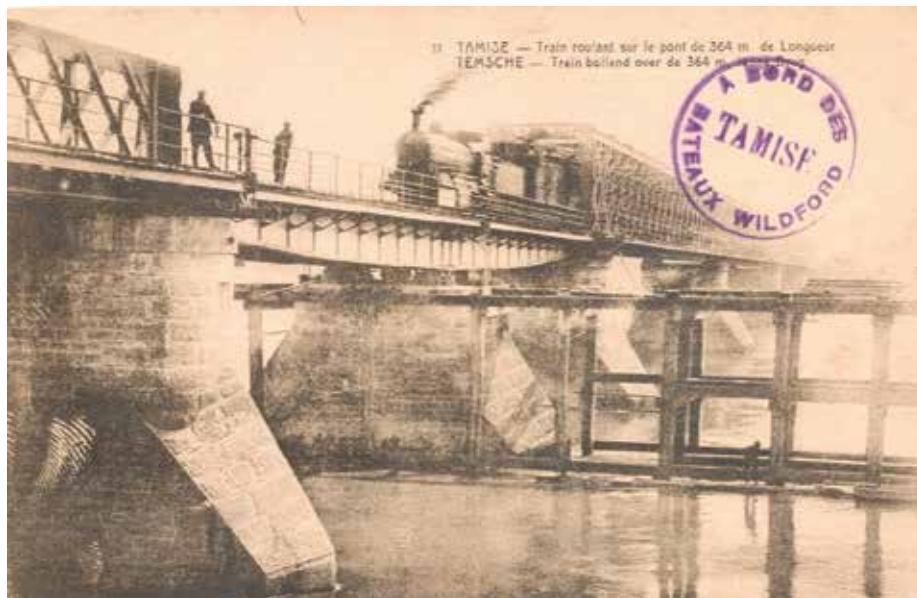
De reisroute Temse - Antwerpen tijdens het Interbellum

Na het verlaten van Temse beschrijft de route in de Schelde een uitgebreide boog langsheen de hoge kades en de scheepswerf, met aan de andere oever een vaargeultje '*het Sas*', de verbinding met de Oude en de Nieuwe Schelde. Vervolgens onder de spoorwegbrug van Temse met aankomst te Bornem waar de aanlegsteigers van twee hoogten waren voorzien, op die manier waren de passagiers in staat zonder moeilijkheden in- en uit te stappen bij hoog en lage tij.



L'embarcadère à Tamise.

De aanlegplaats in Temse.



Le pont-rail de Tamise.

Continuation en direction de Steendorp, avec l'embarcadère qui s'avance loin dans le lit du fleuve. Après Steendorp c'est Rupelmonde, le berceau de Gérard De Cremer, universellement connu sous le nom de Mercator.

Repartant pour Anvers, à gauche le chantier naval de Rupelmonde; à droite, en direction de Wintham, l'estacade annonçant l'entrée du Rupel et la gigantesque centrale électrique de l'Escaut. Après avoir dépassé Schelle, sur la rive droite, et Basel (rive gauche) avec son célèbre château de Wissekerke des comtes Vilain XIII, on arrive en vue d'un vaste bâtiment jaunâtre: c'est le Dépôt d'armée installé dans ce qui reste de la riche abbaye de Saint-Bernard, éradiquée par les révolutionnaires français.

Ensuite le « Callebeek-veer », passage d'eau donnant accès aux usines d'Hemixem.

Au passage, les usines d'assemblage Ford, des fours à chaux, l'usine de désargentassions avec sa très haute cheminée, les peignages de laine d'Hoboken et les chantiers Cockerill avec leur grue de 120 tonnes.

Embarquement au quai d'Hoboken, servant également de quai d'accostage au bateau de même nom. On longe les chantiers navals 'Antwerp Engineering Co', puis en direction vers la rive gauche; on fait l'escale de Kruibeke.

La grande industrie s'est installée sur la rive gauche: on longe successivement une cimenterie, une usine de produits chimiques portant encore l'ancien nom allemand 'Ohlendorffische Guano Werke', une fabrique de vaseline et un chantier construisant des bateaux pour la navigation intérieure.

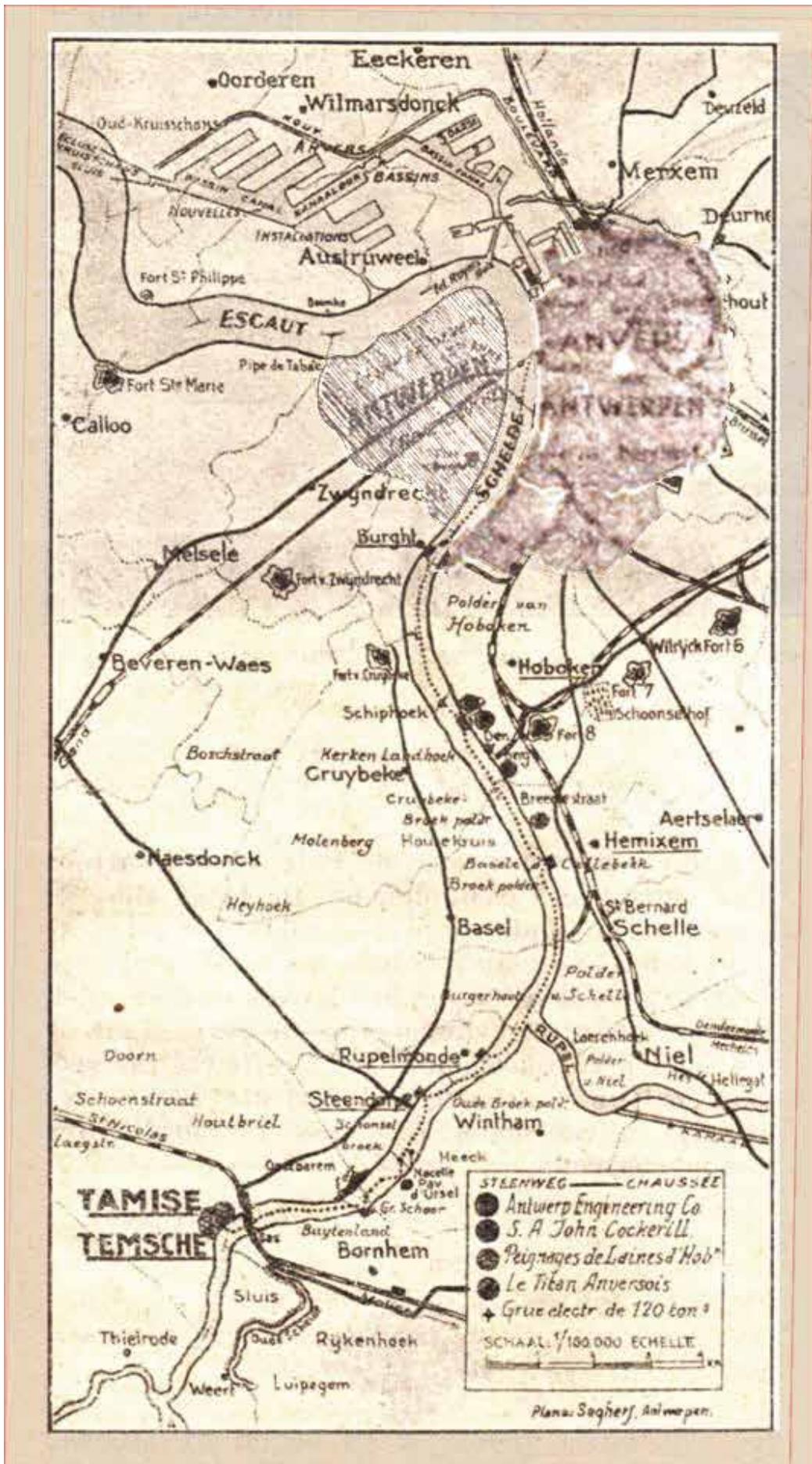
De spoorwegbrug te Temse (Coll LDC).

Verder gaat het in de richting Steendorp met een aanlegstijger die ver in de stroom reikt. Na Steendorp komt Rupelmonde, de geboorteplaats van Gerard De Cremer wereldbekend onder de naam van Mercator.

Verder naar Antwerpen ligt links de scheepswerf van Rupelmonde, en rechts richting Wintham het paalwerk met de ingang naar de Rupel met zijn reusachtige electriciteitscentrale van de Schelde.

Na het voorbijvaren van Schelle op de rechteroever, en van Bazel, met zijn kasteel van Wissekerke van de graven Vilain XIII, op de linkeroever komt een geel bakstenen gebouw in zicht, het legerdepot in de resten van de abdij van St - Bernardus, opgeheven tijdens de Franse overheersing.

Vervolgens de Callebeek - veer, de verbinding met toegang tot de vele fabrieken in Hemiksem. Verderop het de assembleerbedrijven van Ford, de kalkovens, het ijzerbedrijf met zijn zeer hoge schouwen, de fabriek voor wolkamgaren van Hoboken en de geweldige werven van Cockerill met de kraan van 120 ton. Aanleg aan de kaai van Hoboken waar ook het schip met dezelfde naam aanmeert. Verder langs de scheepswerven 'Antwerp Engineering' in de richting van Kruibeke, waar aangemeerd wordt. De zware industrie heeft zich op de linkeroever gevestigd met een cementfabriek, een chemisch bedrijf nog steeds onder de oude Duitse naam 'Ohlendorffische Guano Werke', een vaselinefabriek en een scheepswerf voor binnenvaartschuiten.



Carte du trajet du voyage Tamise – Anvers.

Routekaart van de reis Temse – Antwerpen.

On passe d'abord Burgt avec sa curieuse église, Voorbij Burcht met zijn typische kerk, met aan

flanquée de chaque côté, d'un chantier naval; des soldats du détachement des pontonniers du Génie, casernés à Burgt.

En face, sur la rive droite, commencent les quais du port d'Anvers, longs de plusieurs kilomètres. Au loin, la tour de l'église où furent exhibés, durant l'exposition de 1930, les chefs-d'œuvre de l'art religieux ancien des maîtres flamands.

A gauche, la tour du vieux château des seigneurs de Burgt et Zwijndrecht, le 'Kraaienhof', et un peu plus loin, le vieux fort déclassé de Burgt.

A droite, les premiers hangars du quai d'Herbouville et les réservoirs à pétrole, puis l'Arsenal militaire, les gares d'Anvers-Sud et d'Anvers-Quai.

beide zijden een scheepswerf van de zeemacht, met soldaten van een detachement van de Genie gekazerneerd in Burcht.

Daartegenover, op de rechteroever beginnen de kaaimuren van de Antwerpse haven, enkele kilometers lang. In de verte de toren van de kerk waar gedurende de tentoonstelling van 1930 de religieuze kunstwerken van de oude Vlaamse meesters tentoongesteld waren.

Links de toren van het 'Kraaienhof', het oud kasteel van de Heren van Burcht en Zwijndrecht.

En iets verder het oud gedeclasseerd fort van Burcht. Rechts de eerste hangars van de Herbouville-kaai en de petroleumtanks, dan het militair Arsenaal en de stations Antwerpen-Zuid en Antwerpen-kaai.



Burcht.

A gauche, le pittoresque village de Sainte-Anne, agglomération en déclin, groupant des maisonnettes de pêcheurs et des guinguettes, où l'on dégustait moules et anguilles en admirant le panorama prestigieux de la rade d'Anvers.

Sur l'emplacement du fort de Sainte-Anne, s'élève la tour contenant les escalators du tunnel piétonnier.

Non loin de là, la bicoque servant de station du chemin de fer vers Saint-Nicolas dénommée 'Gare d'Anvers-Tête de Flandre'. Anvers-Waes, les amateurs de pittoresque déplorent la prochaine disparition de ce vieux Sainte-Anne.

Tout comme les usagers du tunnel déplorent la disparition du service de navigation entre

Terug links het pittoreske dorpje St-Anneke, die nu ten dode is opgeschreven, met de kleine vissershuisjes en uitspanningen waar men van mossels en paling kon genieten met een panoramisch uitzicht op Antwerpen, in een agglomeratie.

Op de plaats van het voormalig fort St - Anne, verrijst nu de liftoren van de voetgangerstunnel. Niet ver daar vandaan een houten gebouwtje dienst doende als station voor de spoorweg naar St-Niklaas: 'Station Antwerpen Vlaams Hoofd'.

Zoals de gebruikers van de tunnel voor voetgangers de veerdienst Antwerpen – Waas betreuren, zullen ook de liefhebbers van het pittoreske Sint-Anneke de verdwijning moeten

Anvers et Waes.

Au moment d'accoster, on ne peut s'empêcher : de constater le fait suivant : on débarque d'un bateau-mouche, à côté d'un paquebot élégant et ultramoderne de la 'Compagnie maritime belge du Congo', au pied d'un bourg moyenâgeux dénommé le 'Steen'. Ensuite, on fait halte devant le ponton flottant, en pleine ville d'Anvers.

verwerken.

Op het moment van aanleggen is er een typische vaststelling. We komen met een 'bateau Mouche' naast een ultramoderne luxueuze 'Liner' van de 'Compagnie Maritime Belge du Congo' aan de voet van de middeleeuwse burcht 'het Steen', en we stoppen voor het drijvend ponton midden in de stad Antwerpen.



Cartes postales publicitaires.

Propaganda postkaarten.



Faut-il brûler les albums de timbres ?¹

Jean-Louis Dechesne

Il y a deux façons d'envisager la question. "Faut-il brûler les albums philatéliques ?" s'entend avec ou sans leur contenu.

Quelle que soit l'opinion que l'on ait sur la valeur de revente des timbres, je ne vous conseille pas de brûler votre collection, si modeste ou si mal tenue soit-elle. A moins que vous n'ayez pris soigneusement (si j'ose dire) le contre-pied de toutes les recommandations que l'on a pu vous faire et que vous n'ayez systématiquement esquinté tous vos timbres, ne les brûlez pas !

Personne n'esquinte systématiquement tous ses timbres, me direz-vous. Eh bien oui, ça existe. Il y a ceux qui arrachent les timbres des enveloppes plutôt que de les décoller ou de garder les documents entiers. Il y a ceux qui les fixent avec de la colle forte ou du *Scotch*², ceux qui laissent leurs albums prendre l'humidité, ceux qui fument au-dessus de leur collection, ceux qui collent leurs timbres sur les feuillets de la Poste et les dotent ou non des oblitérations de circonstance. Un de mes condisciples, convaincu que les oblitérés avaient plus de valeur que les neufs, dotait tous ses timbres d'une pseudo oblitération réalisée à l'aide de son compas. Un autre de mes condisciples, m'a-t-on affirmé à l'époque, coupait les dents de tous ses timbres car il les trouvait plus beaux ainsi ; ce qui ne l'a pas empêché de devenir un des principaux entrepreneurs de pompes funèbres de sa région. Mais, à mon avis, si sa collection existe toujours et s'il a persisté dans sa manie, il peut bien fort bien l'incinérer avec son prochain macchabée. J'ai également connu de grands collectionneurs (un académicien et un fougueux chasseur de médailles d'or), tous deux décédés depuis, qui poussaient leurs achats de documents d'histoire postale au fond de leur poche sans aucune précaution (plus de 15 ans après, j'en reste toujours sidéré).

Les albums auxquels je veux m'en prendre ici sont les albums imprimés prévoyant une case pour chaque timbre. Je vous en conjure : videz les précautionneusement, mettez leur contenu soigneusement de côté et brûlez-moi ça. Une fois cela fait, vous pourrez enfin commencer à collectionner.

Un album à cases imprimées est un carcan, une contrainte dictatoriale ridicule. En effet, il est prévu une case pour chaque timbre type et rien qu'une. C'est à la fois trop et pas assez.

C'est trop car il existe des timbres ou des séries entières que la plupart d'entre vous ne pourront pas s'offrir sans sacrifices énormes. Beaucoup de collectionneurs accumulent en remontant dans le temps. Partant de l'époque où ils ont débuté leur collection, ils payent leur rente annuelle à La Poste en achetant les nouveautés et achètent progressivement les timbres et séries antérieurs. Et il arrive plus ou moins rapidement (les années 50 ou les années 30, par exemple) que certaines pièces dépassent les moyens qu'ils peuvent raisonnablement consacrer à leur dada (d'autant plus que la rente annuelle à laquelle je faisais allusion a tendance à croître plus vite que l'index du coût de la vie).

Les cases correspondantes resteront donc béantes pendant encore fort longtemps, voire à perpétuité. Chaque fois que vous ouvrez votre album, vous ne contemplez pas avec satisfaction ce que vous avez réuni, mais, au contraire, vous êtes blessé par ce qui manque, par ce trou qui vous nargue ! La nature a horreur du vide, dit-on, le collectionneur aussi !

Si vous trouvez un timbre trop laid (le timbre Torhout-Werchter ou la 4^{ème} série du Tour du 20^{ème} siècle en 80 timbres, par exemple), trop stupide ("Marquons l'avenir [N° 2891] ou les 3^{ème} et 4^{ème} séries³ du mauvais tour déjà évoqué) ou trop contraire à vos opinions (le fondateur du Goulag, Vladimir Ilitch Oulianov, alias Lénine⁴ ou le toubib qui préféra la Kalchnikov au stéthoscope, Ernesto Guevara), bannissez le tout simplement de

¹ Une première version de ce texte est parue en avril 2000 dans le Bulletin du Club Philatélique de Wavre. Mes élucubrations n'engagent que moi.

² J'autorise la société 3M à me verser une redevance pour cette publicité non sollicitée. Prière de m'écrire via la rédaction de la revue. Merci.

³ Stupides car illisibles et ne transmettant pas les messages qu'ils sont sensés convoyer (surtout la 3^{ème})

⁴ Si vous trouvez que j'exagère, voyez donc ce qu'en pense (a posteriori, il est vrai) La Poste, p. 27 du livre *Le tour du XXème siècle en 80 timbres*, paru à la Renaissance du Livre, non seulement avec la collaboration de La Poste, mais il est précisé que les deux pages sur Oulianov ont été fournies par celle-ci.

vos collection. Vous êtes supposé collectionner pour votre plaisir, pas par obligation. Alors, pourquoi vous astreindre à ce que vous n'aimez pas ? A supposer même que vous souhaitiez participer un jour à une exposition compétitive,⁵ ce n'est pas en présentant des pages d'album préimprimées consciencieusement complétées que vous pouvez espérer obtenir quoi que ce soit de mieux qu'un diplôme de participation et des commentaires désobligeants.

Si vous n'avez pas envie de collectionner les cartes dites *souvenir*, telles les cartes Finch, Simenon ou autre ou le *feuillet-souvenir* de l'inauguration du nouvel atelier du timbre (N° 2404), parce que vous trouvez, à juste titre, que ce sont des timbres extrêmement courants collés sur un vulgaire bout de carton sans aucun lien avec l'utilisation normale d'un timbre poste et que, tout compte fait, même et surtout s'ils ont une cote extravagante (l'atelier du timbre, surtout), ce ne sont que des attrape-nigauds, ignorez les. Idem pour les projets non adoptés que la Chambre Professionnelle insère dans tous les COB depuis quelques années et auxquels elle ose attribuer une cote.

Il n'y a aucune bonne raison de commencer la collection des cartes postales illustrées que le COB qualifie de *spéciales* avec celle de 1971. Il y en a eu bien d'autres avant (environ 500, sans compter les cartes *Ostende-Douvres*, ni les *Publibel*⁶.) La seule raison qui les fait figurer dans le COB et dans les albums pré/ imprimés et pas les cartes précédentes, c'est tout simplement que les marchands n'ont de stocks conséquents que des cartes récentes. Il en va de même pour les timbres préoblitérés : pourquoi commencer en 1938 ?

Pourquoi devez-vous vous sentir obligé de collectionner certains timbres par paire horizontale ou verticale, selon le cas, tels la procession du Saint-Sang (2090), les Europa de 1995 (2597 et 98), les 125 ans de l'UPU (2814) ? Uniquement parce que le COB ou les éditeurs d'albums l'ont décidé ? C'est un peu mince comme raison.

Par contre, **c'est trop peu**. Si vous avez des timbres présentant des variétés ou des nuances caractéristiques, si vous collectionnez les numéros de planche ou autres inscriptions marginales, où les classerez-vous ? Votre album n'a pas d'espace prévu qui leur soit réservé. Allez-vous donc les jeter ou les laisser au fond d'une enveloppe ? Et si vous possédez une paire, une bande ou un bloc d'un timbre peu courant, allez-vous découper cet ensemble parce que vous n'avez de place que pour un seul exemplaire ?

Donc, si vous êtes d'accord avec moi, ce dont je ne doute pas, et si vous êtes logique, ce qui reste à démontrer, vous allez brûler vos albums préimprimés. Une fois cette œuvre vengeresse de salubrité intellectuelle accomplie, qu'allez-vous faire de vos timbres ? Mais il existe des classeurs et également des albums à pages vierges, légèrement quadrillées ou non.

Ces deux solutions vous permettent de classer vos trésors comme vous le souhaitez, que ce soit en strict ordre chronologique, comme dans les préimprimés, ou par série. Est-il tellement logique de semer vos Elström sur je ne sais combien de pages sous prétexte qu'ils furent émis de 1970 à 1980 ? (Que dire alors des Poortman parus de 1936 à 1983 ?) Les regrouper en une ou deux pages en ordre croissant de valeur faciale et, si ça vous plaît, par sorte de papier (voire de gomme !) sera plus agréable tant pour l'œil que pour l'esprit. Ça vaut aussi pour les commémoratifs, la poste ayant pris l'habitude de bégayer (deux séries Magritte ou Ensor la même année ou deux blocs de joueurs de billard à un an d'intervalle).

Libre à vous également, surtout si vous êtes maniaque du Mac ou piqué du PC, de présenter vos pages de façon personnalisée avec encadrement, commentaires, etc. Toutefois, essayez de rester sobre.

Et vous-même, me direz-vous, pratiquez-vous ce que vous prêchez ? Primo, je n'ai jamais eu d'album préimprimé et, secundo, il y a plus de trente ans que j'ai abandonné la philatélie traditionnelle au profit des entiers postaux, de l'histoire postale et de la documentation.

Si vos convictions écologiques vous interdisent de réchauffer la planète par l'incinération de vos albums, je vous rappelle que la plupart des communes (toutes ?) organisent des collectes de vieux papiers et/ou ont un parc à conteneurs.

Ai-je des chances d'être entendu ? Dans la mesure où j'habite une commune dont le saint patron est St Jean-Baptiste, la voix qui crie dans le désert, je ne me fais guère d'illusion.

⁵ Seule une petite minorité des philatélistes s'y risque.

⁶ Voyez le catalogue des entiers postaux belges édité par la Société Belge de l'Entier Postal ou le catalogue Michel des entiers postaux d'Europe occidentale.

Histoire postale du Sud Soudan : 1842 – 1910 (suite)

II.5 L'expédition allemande Emin Pasha 1890-1892

L'Allemagne organisa une « Deutsche Emin Pasha Expedition » afin d'établir ou renforcer les positions allemandes sur ces territoires. C'est l'Allemand Carl Peters qui va réaliser cette expédition de reconnaissance dans les territoires rendus à l'Allemagne par Emin Pasha. Emin Pasha participera activement à cette expédition. On connaît une dizaine de lettres et entiers envoyés aux membres de l'expédition (dont 2 à Emin Pasha lui-même) et une vingtaine de lettres et documents envoyés par des membres de l'expédition (dont 4 d'Emin Pasha lui-même).

II.5.1 Entier postal envoyé à Emin Pasha durant l'expédition allemande qui porte son nom:



Carte postale expédiée de Windecken le 31 mars 1891 adressée à « Dr. Emin Pascha / Deutsch-Ost-Afrika ».
Marque de passage par « Dar-es-Salaam / Kaiserl. Deutsche Postagentur » le 12 mars 1892.

Indication manuscrite :

« Dr. Emin Pascha nicht erreichbar, Fleischer » (le Dr. Emin Pasha n'est pas joignable) et « Zurück » (retour).

Postgeschiedenis van Zuid-Soedan: 1842–1910 (vervolg)

Patrick Maselis

II.5 De Duitse Emin Pasha-expeditie 1890–1892

Duitsland organiseerde een “Deutsche Emin Pasha Expedition” om Duitse claims te vestigen of te versterken. De Duitser Carl Peters organiseerde deze verkenningsexpeditie in het door Emin Pasha aan Duitsland gegeven territorium. Emin Pasha nam zelf actief deel aan deze expeditie.

Er zijn een tiental brieven en postwaardeestukken bekend die aan de leden van de expeditie werden gestuurd (waarvan 2 aan Emin Pasha zelf) en een twintigtal brieven en documenten die door de leden van de expeditie werden verstuurd (waarvan 4 door Emin Pasha zelf).

II.5.1 Postwaardeestuk gericht aan Emin Pasha gedurende de naar hem genoemde Duitse expeditie:

Postkaart verstuurd uit Windecken op 31 maart 1891 gericht aan “Dr. Emin Pascha / Deutsch-Ost-Afrika”.
Transitpostmerk “Dar-es-Salaam / Kaiserl. Deutsche Postagentur” op 12 maart 1892.
Handgeschreven vermelding:
“Dr. Emin Pascha nicht erreichbar, Fleischer” (Dr. Emin Pasha kan niet worden bereikt) en “Zurück” (terug).

II.5.2 Lettre écrite par Emin Pasha durant l'expédition allemande qui porte son nom

Lettre recommandée écrite par Emin Pasha de Bagamoyo le 9 mai 1892 vers Neisse en Allemagne. Transit par Zanzibar le 10 mai 1892 et Aden le 30 mai 1892. Emin Pasha se trouvait depuis le 10 décembre 1891 à 100 km à l'ouest du Lac Albert. Cette lettre a été emportée par un compatriote jusqu'à Bukoba et emmenée par porteur jusqu'à Bagamoyo. Emin Pasha sera assassiné quelques mois plus tard par des marchands d'esclaves.

II.5.2 Brief geschreven door Emin Pasha tijdens de naar hem genoemde Duitse expeditie

Aangetekende brief geschreven door Emin Pasha in Bagamoyo op 9 mei 1892 naar Neisse in Duitsland. Transit via Zanzibar op 10 mei 1892 en Aden op 30 mei 1892. Emin Pasha bevond zich vanaf 10 december 1891 op 100 km ten westen van het Albertmeer. Deze brief werd door een landgenoot meegenomen tot in Bukoba en met een drager tot in Bagamoyo. Een paar maanden later werd Emin Pasha vermoord door slavenhandelaars.



III. La crise de Fashoda et ses répercussions 1894-1899

Cinq pays vont entrer en compétition en cette fin de XIXème siècle pour avoir la mainmise sur ce no man's land qu'est le Soudan. Il s'agit de l'Italie, l'Allemagne, la France, l'Angleterre et bien entendu notre Léopold II qui ne s'était pas avoué vaincu !

Chacun voulait arriver le premier au Soudan. Chaque pays avait ses motivations et ses ambitions propres. Il était communément admis que le premier sur place dans la ville de Fashoda gagnerait la mise. Cette lutte pour conquérir le Soudan est entrée dans l'histoire sous le nom de "The Race to Fashoda".

Qu'est-ce qui pouvait bien pousser tous ces pays à vouloir annexer un morceau de désert ?

L'Italie et l'Allemagne s'étaient toutes deux à peine réunifiées et avaient donc raté dans de nombreuses parties du monde le train de la colonisation. Chaque colonie à prendre les intéressait donc. L'Italie avait déjà l'Erythrée et voulait y joindre le Soudan. Cela signifiait qu'il fallait tout d'abord occuper l'Ethiopie. Cela ne leur réussit pas. Les Italiens perdirent la bataille d'Adwa en 1896, l'Ethiopie évita ainsi le colonialisme et l'Italie pouvait oublier tout espoir d'arriver jusqu'au Soudan. Les Allemands avaient reçu d'Emin Pasha la province d'Equatoria mais s'en libérèrent rapidement au profit des Anglais en échange de l'île d'Héligoland située au Nord de l'Allemagne (traité d'Héligoland signé en 1890). Bismarck n'a jamais été très intéressé par les colonies mais bien par la conquête de nouveaux territoires en Europe.

Les Belges furent les plus actifs. Le roi Léopold II voulait pour le Congo une sortie par le Nil, il avait un rêve pharaonique et voulait régner sur le Nil. Après la « Emin Pasha Relief Expedition » qu'il finança, pas moins de neuf expéditions belges sont mises sur pied entre 1889 et 1897. Léopold II aurait pu conquérir tout le Soudan s'il n'avait eu de la malchance avec des éléments extérieurs. En 1894, la révolte gronde au Congo et pour y mettre un terme, il est contraint de rappeler l'essentiel de ses troupes du Soudan. Finalement, il conserva un petit territoire de 40.000 km² : l'Enclave du Lado.

III. De Fashoda-crisis en de gevolgen 1894-1899

Aan het eind van de 19e eeuw concurreerden vijf landen met elkaar om de hand te leggen op "niemandsland" Soedan: Italië, Duitsland, Frankrijk, Engeland en natuurlijk België.

Elk van deze landen wilde Soedan inlijven en had daarvoor zijn eigen motivatie. Algemeen werd erkend dat wie als eerste de Centraal-Soedaneese stad Fashoda bereikte, het pleit zou winnen. Deze strijd om Soedan ging dan ook de geschiedenis in als "The Race to Fashoda".

Wat bezieldde er nu al deze landen om een stuk woestijn te willen annexeren? Italië en Duitsland waren nog maar net eengemaakt en hadden dus in heel wat delen van de wereld de trein van de kolonisatie gemist. Zij waren dus in iedere nog "vrije" kolonie geïnteresseerd. Italië had reeds Eritrea weten te veroveren en wilde er Soedan aan toevoegen. Dit betekende echter dat ze eerst Ethiopië moesten bezetten. Ze slaagden daar niet in. De Italianen verloren de slag van Adwa in 1896. Ethiopië kon daarmee het kolonialisme afweren en Italië moest alle hoop om in Soedan te geraken laten varen. De Duitsers hadden van Emin Pasha de provincie Equatoria gekregen maar stonden die snel af aan de Engelsen in ruil voor het eiland Helgoland, ten noorden van Duitsland (Helgolandverdrag ondertekend in 1890). Bismarck was nooit erg in kolonies geïnteresseerd, maar des te meer in gebiedsuitbreiding in Europa.

De Belgen waren de actiefste. Koning Leopold II wilde voor Congo een uitweg via de Nijl en had daarenboven een faraonische droom: hij wilde regeren over de Nijl. Na de "Emin Pasha Relief Expedition", die hij gefinancierd had, werden tussen 1889 en 1897 niet minder dan negen Belgische expéditions op het getouw gezet. Leopold II had heel Soedan kunnen veroveren, maar hij had tegenslag. In 1894 brak in Oost-Congo een opstand uit van Arabische slavenhandelaren. Om er een einde aan te stellen werd Leopold verplicht het merendeel van zijn troepen uit Soedan terug te roepen. Uiteindelijk hield hij toch nog een klein grondgebied van 40.000 km² over in het Zuid-Soedan: de Lado-enclave.

Les Français voulaient régner sur l'Afrique de Dakar à Djibouti (d'Ouest en Est). Ils envoyèrent du Congo Français l'expédition Marchand qui arriva le premier à Fashoda, la France pouvant donc prétendre à raison d'un droit sur le Soudan.

Les Anglais quant à eux voulaient être maîtres chez eux du Caire au Cap (du Nord au Sud) et envoyèrent trois expéditions au Soudan en passant par l'Egypte. Quelques mois après l'arrivée de Marchand à Fashoda, les Anglais y arrivent à leur tour. Pour une fois, ils ne se comportèrent pas en gentleman et donnèrent à Marchand un ultimatum : déguerpir ou se faire tuer. Les Anglais avaient pour eux une supériorité numérique écrasante et un armement sans égal. Marchand doit donc battre en retraite et l'Angleterre s'arroge illégalement le Soudan. Cet incident est connu sous le nom de crise de Fashoda. Le nom de Fashoda résonne pour les Français comme Waterloo et une défaite bien amère.

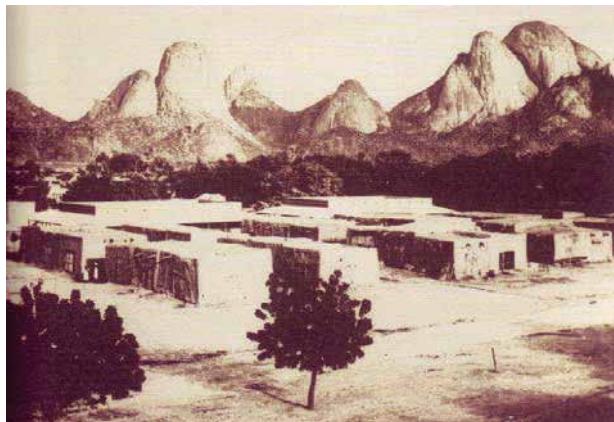
De Fransen wilden heersen over Afrika van west naar oost, dus van Dakar tot Djibouti. Zij stuurden vanuit Frans-Kongo de expeditie Marchand die als eerste te Fashoda aankwam, zodat Frankrijk dus het pleit won en Soedan mocht claimen.

De Engelsen van hun kant wilden heersen "from Cairo to the Cape" en stuurden verschillende expedities naar Soedan, via Egypte. Ze kwamen echter te laat in Fashoda aan. De Fransman Marchand was hen te vlug af geweest. Voor een keer gedroegen de Engelsen zich echter niet als gentlemen en stelden Marchand voor een ultimatum: vertrekken of sterren. De Engelsen hadden het voordeel van een verpletterende numerieke meerderheid en een bewapening zonder weerga. Marchand moet dus de aftocht blazen en Engeland eigende zich Soedan onrechtmatig toe. Dit incident staat gekend als de Fashodacrisis. In Franse oren klinkt Fashoda even bitter als Waterloo...



*Le Soudan
Soedan*

Cassala



III 1. Les Italiens au Soudan : la bataille de Cassala – 1894

En 1894, les troupes italiennes ont chassé les Mahdistes du village frontalier de Cassala et l'ont occupé. Cependant, après la défaite humiliante contre l'Ethiopie à Adwa en 1896, les Italiens ont été contraints de céder Cassala aux Britanniques (décembre 1896). Les envois postaux relatifs à cette occupation italienne sont extrêmement rares. Nous n'en connaissons qu'une poignée.

III.1 De Italianen in Soedan: de slag van Cassala – 1894

Italiaanse troepen verdreven in 1894 de mahdisten uit het grensdorp Cassala en bezetten het. Na de vernederende nederlaag tegen Ethiopië in Adwa in 1896 werden de Italianen echter verplicht Cassala aan de Britten af te staan (december 1896). De poststukken met betrekking tot deze Italiaanse bezetting zijn uiterst zeldzaam. Er zijn er slechts een handvol van gekend.



Fragment de la lettre recommandée envoyée de Cassala le 31 mars 1895.

Fragment van een aangetekende brief verstuurd uit Cassala op 31 maart 1895.

Lettre envoyée le 25 décembre 1895 de Cassala à Massawa.

Brief verstuurd op 25 december 1895 van Cassala naar Massawa.



III.2 Expéditions anglaises

Les 3 expéditions de 1884-1886

L'Angleterre a envoyé un corps expéditionnaire de 3.000 hommes. En vain. Avant que les Britanniques parviennent à atteindre Khartoum, les Mahdistes se sont emparés de la ville et Gordon a été assassiné.

Les 3 expéditions de 1896-1897

Expédition Dongola de 1896

Il faudra attendre une dizaine d'années pour voir à nouveau l'armée anglaise en action au Soudan. Cette fois, c'était en réaction à l'expédition Marchand organisée par la France. Sir Evelyn Baring était à la tête d'un corps expéditionnaire

III.2 Engelse expedities

De 3 expedities van 1884–1886

Engeland stuurde een expeditieleger van 3.000 manschappen. Het mocht niet baten. Voor de Britten erin slaagden Khartoum te bereiken, werd de stad ingenomen door de mahdisten en Gordon vermoord.

De 3 expedities van 1896–1897

Dongola-expeditie 1896

Er moest een tiental jaren worden gewacht om het Engelse leger opnieuw in actie te zien in Soedan. Deze keer als reactie op de door Frankrijk georganiseerde expeditie Marchand. Sir Evelyn Baring stond aan het hoofd van een

qui a libéré la province de Dongola en six mois à peine.

Expédition Suakin de 1896

Une deuxième expédition avait pour destination Suakin. Les Mahdistes qui se trouvaient à proximité de cette ville portuaire ont pris la fuite sans s'être battus.

Expédition du Nil 1897–1898

Le but de cette expédition, sous la direction du général Kitchener, était d'occuper Khartoum et tout ce qui se trouvait au sud de Khartoum afin de se préserver des tentatives de la France (expédition Marchand) et de Léopold II d'atteindre le Soudan par le Nil. Omdurman a été libérée le 2 septembre 1898. Finalement, les Britanniques ont atteint Fashoda le 19 septembre de la même année. Ils ont chassé les Français emmenés par Marchand.

III.2.1 Courier envoyé par les Mahdistes à Kitchener

Nous ne connaissons qu'un seul document envoyé par les Mahdistes pendant l'occupation anglaise.

Le 4 septembre 1898, le général Kitchener a conquis Khartoum. Les Mahdistes survivants lui ont envoyé un courrier dans lequel ils se plaignaient que tout avait été ravagé et qu'ils n'avaient plus rien à manger ou même à cultiver.

expeditieleger dat de provincie Dongola in nauwelijks zes maanden tijd bevrijdde.

Suakin-expeditie 1896

Een tweede expeditie had als bestemming Suakin. De mahdisten in de buurt van deze havenstad sloegen op de vlucht zonder dat er moest worden gevonden.

Nijlexpeditie 1897–1898

Deze expeditie, onder leiding van generaal Kitchener, had tot doel Khartoum en alles ten zuiden van Khartoum te bezetten teneinde zich te beschermen tegen de pogingen van Frankrijk (expeditie Marchand) en van Leopold II om via de Nijl Soedan te bereiken. Omdurman werd op 2 september 1898 bevrijd. Uiteindelijk bereikten de Britten Fashoda op 19 september van hetzelfde jaar. Ze verjoegen er de Fransen aangevoerd door Marchand.

III.2.1 Brief van de mahdisten aan Kitchener

Eén document dat tijdens de Engelse bezetting door de mahdisten werd verstuurd, is ons bekend. Op 4 september 1898 veroverde generaal Kitchener Khartoum. De overlevende mahdisten stuurden hem een brief waarin ze hun beklag deden over het feit dat alles verwoest was en dat ze niets meer hadden om te eten noch zelfs om te kweken.



Lettre écrite par un Mahdiste rescapé de la bataille d'Omdurman. La lettre a été affranchie à 30 millièmes. Les timbres ont été oblitérés à Khartoum le 6 octobre 1898. La missive était adressée au « Commandant suprême de l'armée d'Egypte ». C'était Lord Kitchener lui-même.

Brief geschreven door een mahdist die de slag van Omdurman overleefde. De brief is gefrankeerd met 30 millièmes. De postzegels zijn afgestempeld te Khartoem op 6 oktober 1898. De brief is gericht aan de "Opperbevelhebber van het leger van Egypte". Dat was Lord Kitchener zelf.



Lettre recommandée (un timbre découpé) envoyée le 3 mai 1899 d'Omdurman et adressée à « Her Majesty The Queen, Windsor Castle, England » (Sa Majesté la Reine, Château de Windsor, Angleterre). Griffre encadrée de recommandation égyptienne et marque de passage par Wadi Halfa du 6 mai, avec arrivée à Windsor le 15 mai. Étant donné que la reine se trouvait à Londres, la lettre a été réexpédiée à « Buckingham Palace, London », marque « REGISTERED / KENSINGTON » (Recommandé/Kensington) apposée le 16 mai 1899.

Aangetekende brief (een postzegel is afgeknipt) verstuurd op 3 mei 1899 uit Omdurman en gericht aan “Her Majesty The Queen, Windsor Castle, England” (Hare Majesteit de Koningin, Windsor Castle, Engeland). Egyptische omkaderde stempel voor aangetekende zending en transitpostmerk van Wadi Halfa van 6 mei met aankomst te Windsor op 15 mei. Aangezien de koningin zich te Londen bevond, werd de brief opnieuw verstuurd naar “Buckingham Palace, London”, postmerk “REGISTERED / KENSINGTON”(Aangetekend/Kensington) aangebracht op 16 mei 1899.

III.3 L'expédition française Marchand ou « l'Expédition Congo-Nil » 1896–1899

Le Capitaine Jean-Baptiste Marchand était à la tête d'une expédition constituée de treize officiers et sous-officiers et de 150 tirailleurs sénégalais. En juillet 1896, ils sont arrivés à Loango au Congo français mais ils n'ont atteint Fashoda que deux années plus tard, le 10 juillet 1898. Marchand a planté le drapeau français et déclaré le Soudan territoire français.

III.3.1 Courier de l'expédition Marchand

III.3.1.1 Courier envoyé par Marchand lui-même

En août 1896, au début de l'expédition, Marchand a envoyé la lettre ci-dessous d'Oubanghi (aujourd'hui en République centrafricaine). Nous ne connaissons que trois lettres de Marchand lui-même.

III.3 De Franse expeditie Marchand of “l'Expédition Congo-Nil” 1896–1899

Kapitein Jean-Baptiste Marchand stond aan het hoofd van een expeditie, samengesteld uit dertien officieren en onderofficieren, en 150 Senegalese tirailleurs. Ze kwamen in juli 1896 in Loango in Frans Congo aan, maar bereikten Fashoda pas twee jaar later op 10 juli 1898. Marchand plantte de Franse vlag en verklaarde Soedan Frans grondgebied.

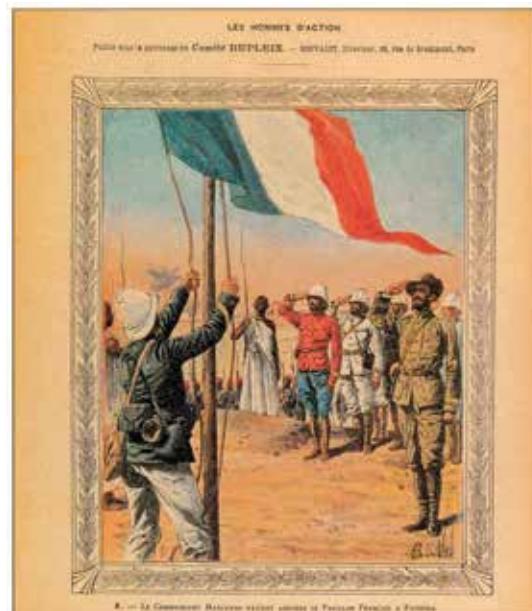
III.3.1 Biefwisseling van de expeditie Marchand

III.3.1.1 Brief verstuurd door Marchand zelf

In augustus 1896, bij het begin van de expeditie stuurde Marchand onderstaande brief vanuit Oubanghi (nu Centraal Afrikaanse Republiek). Er zijn slechts drie brieven van Marchand zelf gekend.



Jean-Baptiste
Marchand



Lettre expédiée le 18 août 1896, cachet « Haut-Oubanghi Ligne L n° 1 » et cachet « Haut-Oubanghi Ligne L n° 3 » du 21 août 1896. Cachet d'arrivée à Paris le 16 septembre 1896 au verso.

Brief verstuurd op 18 augustus 1896, stempel "Haut-Oubanghi Ligne L N° 1" en stempel "Haut-Oubanghi Ligne L N° 3" van 21 augustus 1896. Aankomststempel te Parijs op 16 september 1896 aan de achterkant.

III.3.1.2 Courrier envoyé par des membres de l'expédition

Une dizaine de lettres de ce type nous sont connues.

III.3.1.2 Briefwisseling verstuurd door leden van de expeditie

Er zijn tiental dergelijke brieven gekend.

verso - achterkant



PARIS

16 SEPTEMBRE 1896

PARIS



verso - achterkant

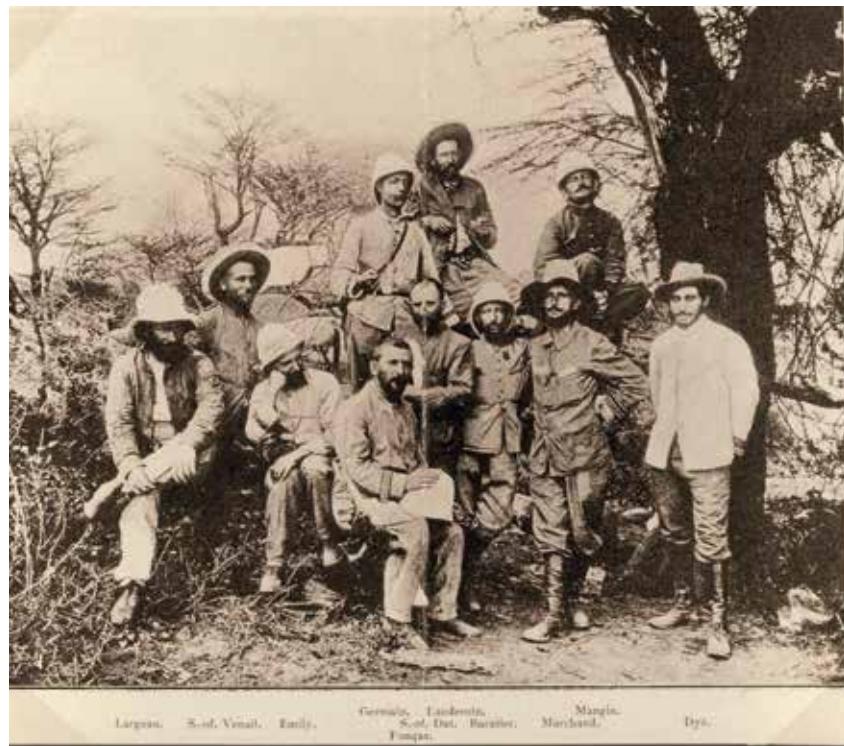
Lettre expédiée de Loudima/Congo français le 16 septembre 1896 à destination de Carcassonne. Les membres de l'expédition bénéficiaient de la franchise postale. Marque de passage « Loango/Congo français » du 21 septembre et cachet d'arrivée le 26 octobre 1896.

Brief verzonden uit Loudima/Frans-Kongo op 16 september 1896 met bestemming Carcassonne. De leden van de expeditie genoten portvrijdom. Transitpostmerk "Loango/Congo Français" van 21 september en aankomststempel op 26 oktober 1896.

Marchand est arrivé le 11 juillet 1898 à Fachoda, à bord d'un petit remorqueur, le « Faidherbe », qui a été transporté à dos d'homme en pièces détachées, du Congo jusqu'aux rives du Nil.

Marchand kwam op 11 juli 1898 te Fashoda aan aan boord van een kleine sleepboot, de "Faidherbe", die in losse stukken op de rug vanuit Congo tot aan de oevers van de Nijl werd gedragen.

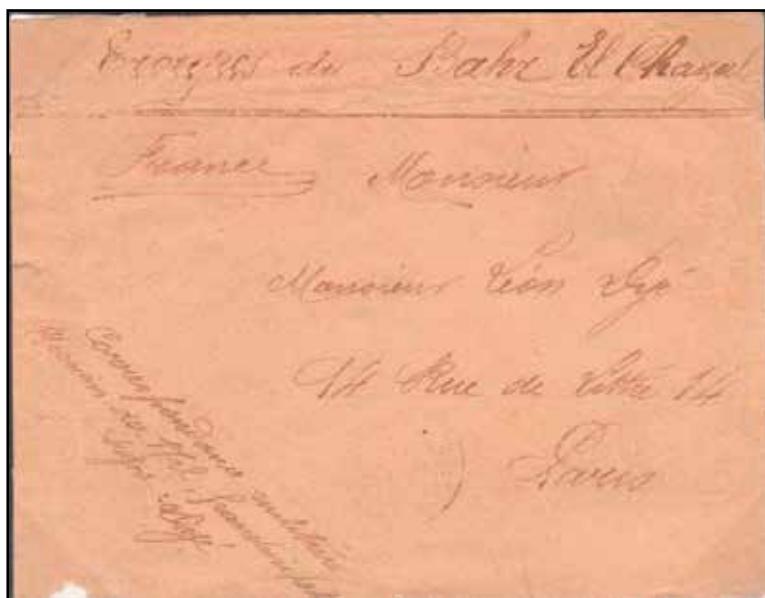
*Membres
de
l'expédition
Marchand*



*Leden van
de
Marchand-
expeditie.*

Courrier envoyé du Bahr-El-Ghazal en décembre 1898/janvier 1899 par Alfred Henry Dyé et adressé à un membre de la famille.

Brief verstuurd uit Bahr Al Ghazal in december 1898/januari 1899 door Alfred Henry Dyé en gericht aan een familielid.



Lettre en franchise avec mentions manuscrites « Troupes du Bahr El Ghazal » et « Correspondance militaire, Mission du Haut Nil, franchise postale, signé : Dyé ».

Portvrije brief met handgeschreven vermeldingen “Troupes du Bahr El Ghazal” (Troepen van Bahr Al Ghazal) en “Correspondance militaire, Mission du Haut Nil, franchise postale, signé : Dyé” (Militaire briefwisseling, Zending uit de Opper-Nijl, postvrijdom, ondertekend: Dyé).

L'expédition française devait faire face à l'armée anglaise, qui est arrivée à Fashoda le 19 septembre 1898 sous les ordres de Lord Kitchener. Après un bref entretien avec ce dernier, Marchand a communiqué sa décision de rester à Fashoda. Il s'en est suivi une confrontation qui a duré jusqu'à début novembre 1898. Finalement, Marchand a tout de même été contraint de partir.

De Franse expeditie moest het hoofd bieden aan het Engelse leger dat op 19 september 1898, onder het bevel van Lord Kitchener, in Fashoda aankwam. Na een kort onderhoud met Kitchener deelde Marchand hem zijn beslissing mee in Fashoda te blijven. Daarna begon een confrontatie die tot begin november 1898 duurde. Marchand werd uiteindelijk toch verplicht te vertrekken.

Caricature originale de Thomas Hobson à propos de la rencontre entre Marchand et Kitchener.



Originele spotprent van Thomas Hobson over de ontmoeting tussen Marchand en Kitchener.



Lettre non datée expédiée en franchise vers Paris. Cachet circulaire « AFRIQUE CENTRALE FRANCAISE / MISSION DU CONGO NIL » et cachet du Haut-Oubanghi L.M. N° 3 du 21 décembre 1898. La lettre est adressée au « Secrétaire du Comité d'Afrique française », l'indication « via Entoto-Obock-Suez » a été supprimée et remplacée par « Congo ». Pas de cachet d'arrivée au verso.

Ongedateerde brief, portvrij verstuurd naar Parijs. Ronde stempel "AFRIQUE CENTRALE FRANCAISE / MISSION DU CONGO NIL" (Frans Centraal Afrika / Kongo-Nijl missie) en stempel van Opper-Oubanghi L.M. Nr. 3 "van 21 december 1898. De brief is gericht aan "Secretaris van het Comité van Frans Afrika", de vermelding "via Entoto-Obock-Suez" werd geschrapt en vervangen door "Congo". Geen aankomststempel op de achterkant.

III.3.1.3 Le courrier de Marchand écrite à Fashoda, adressé aux Anglais

De ce statu quo entre les deux parties, nous connaissons un courrier envoyé par porteur d'un camp à l'autre. Bien que la situation entre les deux parties ait été pour le moins tendue, cela ne transparaît pas dans la lettre de Marchand au commandant Stanton, membre de l'état-major de Kitchener. Dans son courrier, il refuse très poliment l'offre des Anglais de lui apporter à manger.

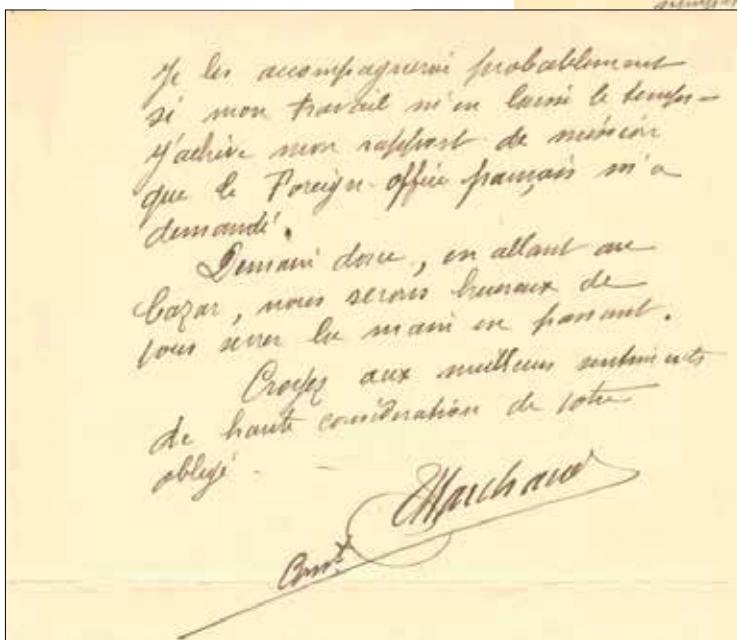
Selon nous, il s'agit de la seule lettre connue entre les deux adversaires.

III.3.1.3 Brief van Marchand in Fashoda geschreven, gericht aan de Engelsen

Uit de periode van de status-quo tussen de twee partijen kennen wij een brief die per drager van het ene kamp naar het andere werd gebracht. Hoewel de toestand tussen beide partijen op zijn minst gespannen was, is daar niets van te merken in de brief van Marchand aan commandant Stanton, lid van de état-major van Kitchener. In zijn brief weigert hij zeer beleefd het aanbod van de Engelsen om hem eten te brengen. Volgens ons is dit de enige gekende brief tussen beide opponenten.



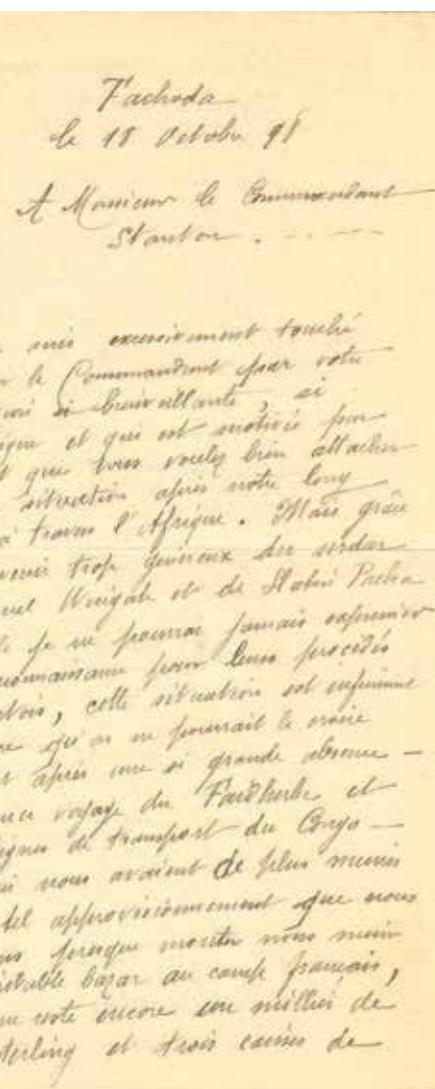
Courrier daté du 18 octobre 1898 et adressé à Stanton « Camp égyptien, Fashoda ».



La lettre a été écrite par Marchand, qui, connaissant sa situation, écrit avec un certain humour : « demain, en allant au bazar, nous serons heureux de vous serrer la main ».

Le 24 octobre 1898, Marchand est finalement parti au Caire et y a rencontré le 3 novembre le représentant français Lefèvre Portalis qui lui a apporté la mauvaise nouvelle que le gouvernement français avait décidé d'évacuer Fashoda. Marchand a quitté Le Caire le 15 novembre et il est retourné à Fashoda le 6 décembre 1898. Le 11 décembre, il a quitté définitivement la ville, avec les honneurs militaires, et il est passé par l'Ethiopie.

Brief gedateerd op 18 oktober 1898 gericht aan Stanton "Camp égyptien, Fashoda" (Egyptisch kamp, Fashoda).



De brief is geschreven door Marchand, die zijn situatie kent en met een zekere humor schrijft: "demain, en allant au bazar, nous serons heureux de vous serrer la main..." (als we morgen naar de markt gaan, zullen wij u graag de hand drukken.)

Op 24 oktober 1898 vertrok Marchand uiteindelijk naar Caïro en ontmoette er op 3 november de Franse vertegenwoordiger Lefèvre Portalis die hem het slechte nieuws bracht dat de Franse regering besloten had Fashoda te ontruimen. Marchand verliet Caïro op 15 november en keerde op 6 december 1898 terug naar Fashoda. Op 11 december verliet hij de stad definitief, met militaire eer, en reisde langs Ethiopië.

III.4 Expéditions belges organisées par le roi Léopold II

III.4.1 L'Expédition Van Gèle 1889–1891

La frontière entre le Congo et le Soudan n'était pas fixe. La tactique de Léopold II était simple : être tout simplement le premier pour occuper autant de terrain que possible. Le capitaine Van Gèle reçut pour instructions de traverser la rivière Bomu (la frontière entre le Congo et le Soudan) et d'exiger le Sud Soudan en son nom. Van Gèle traversa le Bomu en septembre 1890. Le courrier ci-dessous est la seule pièce connue de cette expédition.

III.4 Belgische expedities georganiseerd door Koning Leopold II

III.4.1 Expeditie Van Gèle 1889–1891

De grens tussen Congo en Soedan lag niet vast. De tactiek van Leopold II was simpel: gewoon de eerste zijn om zoveel mogelijk terrein te bezetten. Kapitein Van Gèle kreeg de instructie om de Bomurivier over te steken (de grens tussen Kongo en Soedan) en in zijn naam het zuiden van Soedan op te eisen. Van Gèle stak in september 1890 de Bomu over. Het postwaardestuk hieronder is het enige gekende stuk van deze expeditie.



Entier postal à 15 centimes, envoyé de Zongo (Expédition Van Gèle, Oubangui Ouelle) le 1^{er} novembre 1891 vers Namur. L'expéditeur, Fernand Gonesse, sous-officier de la « Force Publique » (armée congolaise) était membre de cette expédition. La carte arrive à Léopoldville le 3 novembre, à Boma le 15, à Banana le 20 novembre et elle atteint Namur le 26 décembre 1891.

Postwaardestuk van 15 centimes verstuurd uit Zongo (Expeditie Van Gèle, Oubangui Ouelle) op 1 november 1891 naar Namen. De afzender, Fernand Gonesse, onderofficier van de "Force Publique" (Congolees leger) was lid van deze expeditie. De kaart komt in Leopoldstad aan op 3 november, in Boma op 15, in Banana op 20 november en bereikt Namen op 26 december 1891.

III.4.2 L'Expédition Van Kerckhoven–Milz
(Expédition du Haut-Uélé)
mai 1890 - février 1894

Le capitaine Guillaume Van Kerckhoven a dirigé une expédition importante qui avait pour objectif d'atteindre le Nil et d'occuper en même temps un immense territoire entre le Congo et le Nil. Après la mort de Van Kerckhoven dans un accident survenu en août 1892 à Surrur, le lieutenant Milz a repris le commandement de l'expédition et il est parvenu à atteindre le Nil le 9 octobre 1892.

III.4.2.1 Courier envoyé par des membres de l'expédition

Nous avons connaissance d'une douzaine de lettres et entiers postaux envoyés par des membres de l'expédition, dont l'entier postal de Henri de Raeve, qui faisait partie de l'expédition Van Kerckhoven. Le 14 septembre 1892, il a écrit à Djabbir « le 16 courant je pars pour rejoindre l'expédition » et en bas de sa lettre, il a écrit « Expédition du haut-ouélé ».

III.4.2 Expeditie Van Kerckhoven–Milz
(Expédition du Haut-Uélé)
Mei 1890 - februari 1894

Kapitein Guillaume Van Kerckhoven leidde een belangrijke expeditie die als doel had de Nijl te bereiken en tegelijk een immens grondgebied tussen de Congo en de Nijl te bezetten. Na de dood van Van Kerckhoven door een ongeval in augustus 1892 te Surrur, nam luitenant Milz het bevel van de expeditie over en slaagde erin de Nijl te bereiken op 9 oktober 1892.

III.4.2.1 Briefwisseling verstuurd door leden van de expeditie

Er zijn een twaalftal brieven en postwaardestukken verstuurd door leden van de expeditie gekend, waaronder het postwaardestuk van Henri de Raeve, die deel uitmaakte van de expeditie Vankerckhoven. Op 14 september 1892 schreef hij in Djabbir “le 16 courant je pars pour rejoindre l'expédition” (ik vertrek de 16e van deze maand om de expeditie te vervoegen) en schreef onderaan zijn brief “Expédition du haut-ouélé”.



Entier postal de type palmiers à 10 centimes, envoyé de Djabbir le 14 septembre 1892, cachet de passage du bureau de poste le plus proche, Léopoldville, du 30 novembre 1892 (10 semaines pour atteindre le premier bureau de poste !!!) et envoyé à Boma avec arrivée le 17 décembre 1892.

Postwaardestuk type palmbomen van 10 centimes verstuurd uit Djabbir op 14 september 1892, transitstempel van het dichtsbijzijnde postkantoor, Leopoldstad, van 30 november 1892 (10 weken om het eerste postkantoor te bereiken !!!) en verstuurd naar Boma met aankomst op 17 december 1892.

III.4.2.2 Correspondance adressée à des membres de l'expédition

La correspondance adressée à l'expédition est rare. Nous n'avons pas connaissance de plus d'une demi-douzaine de documents à l'heure actuelle, dont cette carte. Elle est adressée à un membre de l'expédition :

III.4.2.2 Briefwisseling gericht aan leden van de expeditie

Briefwisseling naar de expeditie is zeldzaam. Niet meer dan een half dozijn documenten zijn op heden gekend, waaronder deze kaart. Ze is gericht aan een lid van de expeditie:



Entier postal à 10 centimes envoyé par le sous-receveur des postes Dechièvre à Kwamouth le 3 mars 1891, oblitération avec le drapeau « CONGO MOYEN / KWAMOUTH » (oblitération très rare), adressé à Van Montfort « attaché à l'expédition VKH, Bumba ». Le destinataire est décédé le 7 août 1891 à Bima et la carte a donc été renvoyée à l'expéditeur : indication au crayon rouge « retour à l'exp. Mr Dechièvre Leo/ destinataire décédé ».

Postwaardestuk van 10 centimes verstuurd door de onder-postontvanger Dechièvre in Kwamouth op 3 maart 1891, afstempeling met vlag "CONGO MOYEN / KWAMOUTH" (zeer zeldzame afstempeling), gericht aan Van Montfort "attaché à l'expédition VKH, Bumba" (verbonden aan de expeditie VKH, Bumba). De bestemming is op 7 augustus 1891 overleden te Bima en zo wordt de kaart teruggestuurd naar de afzender: aanduiding met een rood potlood "retour à l'exp. Mr Dechièvre Leo/ destinataire décédé" (terug naar dhr. Dechièvre Leo/ bestemming overleden).

III.4.3 Expéditions au nord de la rivière Bomu 1892–1894

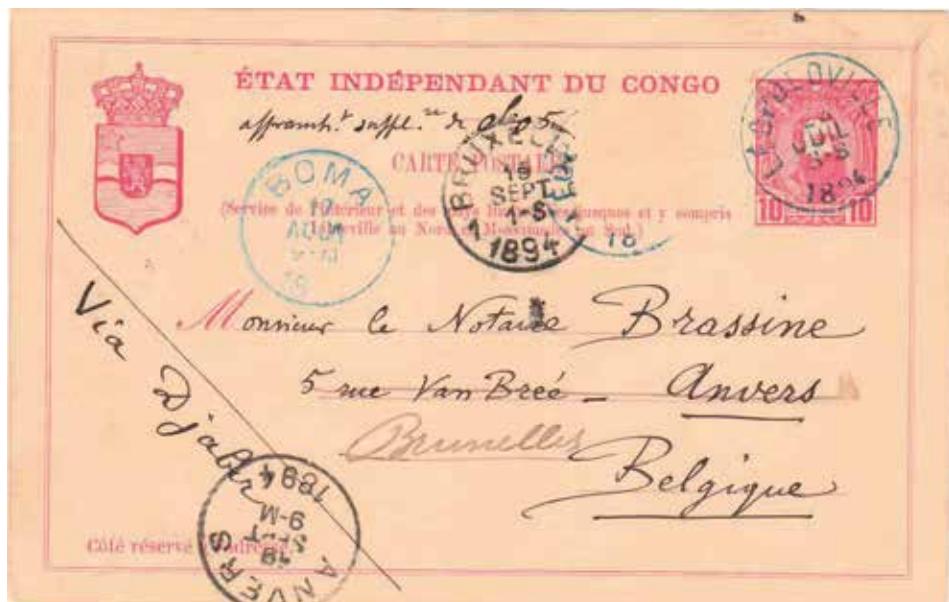
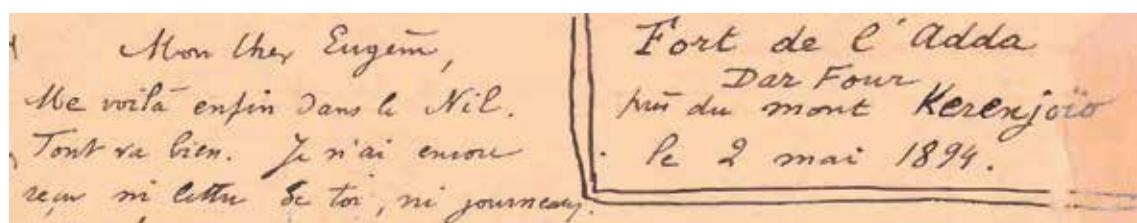
Après que les précédentes expéditions eurent « ouvert la voie », les suivantes ont voulu étendre le rayon d'action des Belges et leur zone d'influence au Soudan. En mai 1894, le capitaine-commandant Théodore Nilis, chef de l'expédition, a atteint l'un des points les plus au Nord, Adda, au Darfour.

III.4.3 Expedities ten noorden van de Bomurivier 1892–1894

Nadat de vorige expedities het "pad hadden geëffend", wilden de volgende de actieradius van de Belgen en de invloedsgebieden in Soedan uitbreiden. In mei 1894 bereikte het hoofd van de expeditie, kapitein-commandant Théodore Nilis, een van de meest noordelijke punten, Adda, in Darfour.

Les lettres de membres de ces expéditions sont très rares : à peine un ou deux documents par expédition. Nous n'avons connaissance d'aucune lettre adressée à des membres de l'expédition. Toutes les lettres sont parties par le Congo. C'est également la raison pour laquelle il fallait souvent 5 mois pour qu'elles arrivent en Europe. A titre d'exemple, nous présentons le document le plus spectaculaire. Le capitaine-commandant Théodore Nilis est arrivé au Darfour et y construisit le fort de l'Adda en mai 1894. Il a rapidement envoyé une lettre en Belgique du fort qu'il venait d'édifier.

Brieven van leden van deze expedities zijn zeer zeldzaam: nauwelijks een of twee documenten per expeditie. Er zijn geen brieven gekend gericht aan leden van de expeditie. Alle brieven vertrokken via Kongo. Dit is dan ook de reden waarom het vaak 5 maanden duurde voor ze in Europa aankwamen. Als voorbeeld tonen wij het meest spectaculaire document. Kapitein-commandant Théodore Nilis kwam in Darfour aan en bouwde er het Adda-fort in mei 1894. Hij stuurde snel een brief naar België vanuit het fort dat hij zopas had gebouwd.



Entier postal envoyé du « Fort de l'Adda, Dar Four, près du mont Kerenjoio le 2 mai 1894 ». Le 23 juillet 1894, le bureau de Léopoldville a oblitéré l'entier postal, passage par Boma le 17 août, arrivée à Anvers le 19 septembre et réexpédition à Bruxelles le même jour. Nilis commence sa lettre par : « Me voilà enfin dans le Nil... ». Annotation manuscrite : 'affranch.t suppl.re de 0,05f.' Ce timbre a été ôté.

Postwaardestuk verstuurd uit "Fort de l'Adda, Dar Four, près du mont Kerenjoio le 2 mai 1894" (Adda-Fort, Dar Four, dichtbij de Kerenjoio-berg op 2 mei 1894). Het kantoor van Leopoldstad stempelde op 23 juli 1894 het postwaardestuk af, transit via Boma op 17 augustus, aangekomen te Antwerpen op 19 september en dezelfde dag doorgestuurd naar Brussel. Nilis begint zijn brief met: "Me voilà enfin dans le Nil..." (Eindelijk ben ik bij de Nijl aangekomen...). Nota : 'affranch.t suppl.re de 0,05f.' Postzegel van 5 c. afgeweekt.

III.4.4 Le rattachement de l'enclave du Lado : Les expéditions Dhanis et Chaltin (1896–1897)

En 1896, la Belgique a dirigé deux expéditions pour occuper définitivement la rive occidentale du Nil au Soudan du Sud. Après la défaite des Mahdistes dans les batailles de Bedden et Redjaf, la Belgique a pris possession de ce territoire et l'a nommé « Enclave du Lado ».

Nous avons connaissance de 2 entiers postaux envoyés par des membres de ces expéditions mais d'aucune lettre adressée à des membres de l'expédition. Un membre de l'expédition Chaltin écrit à un camarade resté en Belgique : « ...je me dirige jusqu'à nouvel ordre jusqu'à Surrur, nouveau poste établi par le Commandant Chaltin, direction Lado – Nil ».

III.4.4 De annexatie van de Lado-enclave: De Dhanis en Chaltin-expedities (1896–1897)

In 1896 stuurde België twee expedities om definitief de westelijke oever van de Nijl in Zuid-Soedan te bezetten. Na de nederlaag van de mahdisten in de veldslagen van Bedden en Redjaf, nam België bezit van dit grondgebied en noemde het de "Lado-Enclave".

Er zijn 2 postwaardestukken gekend die leden van deze expedities verstuurd, maar geen enkele brief die aan leden van de expeditie is gericht. Een lid van de Chaltin-expeditie schrijft aan een kameraad die in België is gebleven: "...je me dirige jusqu'à nouvel ordre jusqu'à Surrur, nouveau poste établi par le Commandant Chaltin, direction Lados – Nil" (...ik begeef mij tot nader order naar Surrur, nieuwe post opgericht door Commandant Chaltin, richting Lado – Nijl).



Entier postal avec affranchissement supplémentaire, qui n'a pas été oblitéré, écrit à Amadis le 4 février 1897, oblitéré au bureau de Bumba le 27 mars 1897, ayant transité par le bureau de Boma le 27 avril et arrivée à Bruxelles le 25 mai 1897. Mention manuscrite à côté du timbre de 5 centimes : « 1 timbre de 005 de la dernière émission ». Cette précision a été inscrite car les timbres se décollaient parfois en cours de route !

Postwaardestuk met bijkomende frankering die niet werd afgestempeld, geschreven te Amadis op 4 februari 1897, afgestempeld op het kantoor van Bumba op 27 maart 1897, transit via het kantoor van Boma op 27 april en komt op 25 mei 1897 in Brussel aan. Handgeschreven vermelding naast de postzegel van 5 centimes: "1 postzegel van 005 van de laatste uitgifte". Men deed dit omdat de postzegels soms werden afgeweekt onderweg!

Société Philatélique Belge

Leo De Clercq

Suite et fin.

Rudolf Friedl, Wien
Arthur Maury, Paris



Fig. 9 Carte postale qui lui fut envoyée de Bucarest le 5.04.1895.

L'année 1923 nous apporta un ensemble d'éminents philatélistes belges :

W. Bigwood
Baron Caroly
Robert Delapierre

Alphonse Huisman



Fig. 10/ 11 Sa photo/ et une carte-lettre qui lui fut envoyée de Westende le 8.09.1904.



(Fig. 12) Comte Ludovic de Meeûs d'Argenteuil

Pierre Maingay

René Poncelet



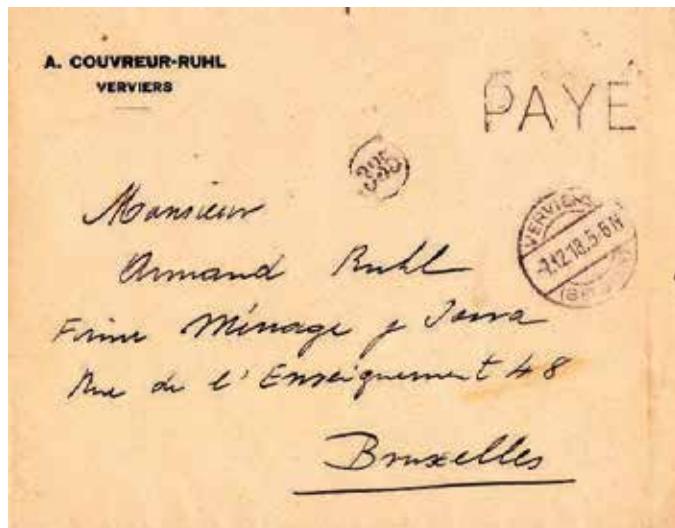
(fig.13) Briefkaart aan hem gestuurd uit Wenen op 16.08.1927

Pierre Rotsaert



(afb. 14/15) Zijn foto en een antwoordbriefkaart uit Brussel (Zuid) op 9.02.1937 aan Paul De Rop van Sint-Niklaas.

Armand Ruhl



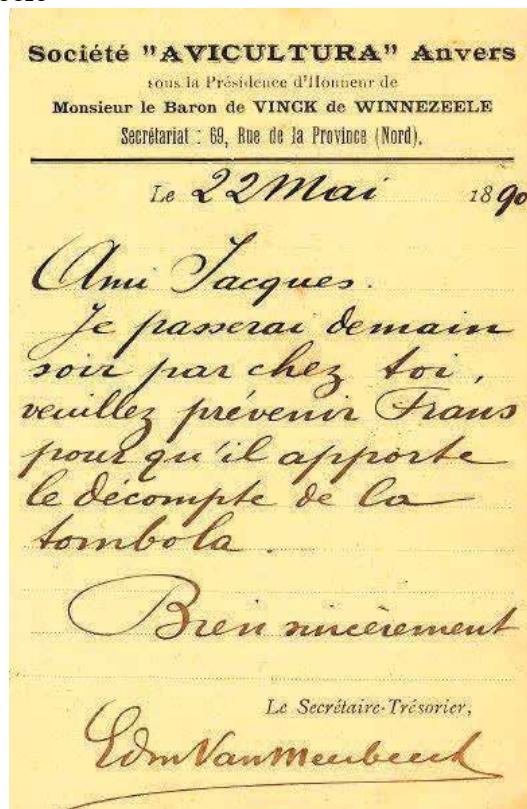
(Afb. 16) Briefomslag uit Verviers, 7.12.1918 met Duitse stempel als noodstempel en PAYÉ

Fernand Stuyck



(/fig. 17) Sa photo

Jean Spreux
Baron de Vinck de Winnezeele

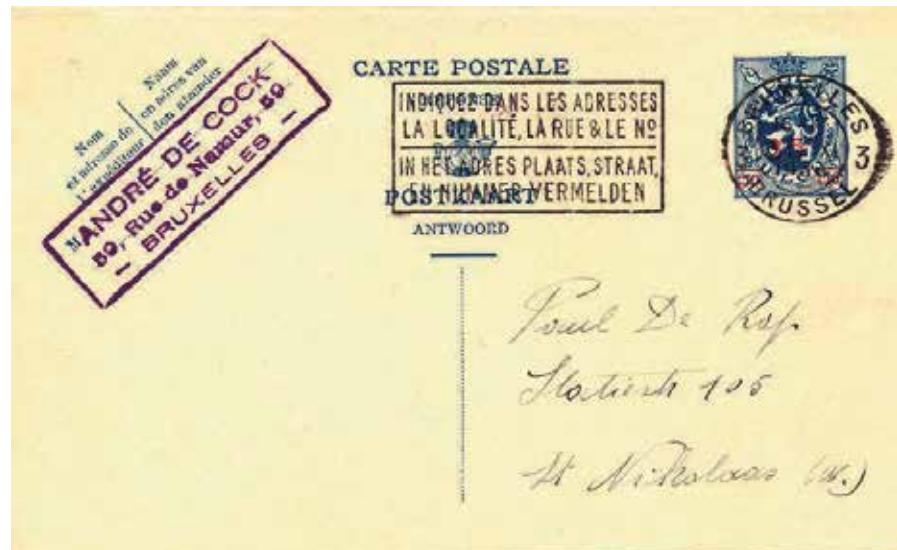


(afb. 18) Achterzijde van briefkaart waarop staat "Erevoorzitter Maatschappij AVICULTURA,

Baron Max de Viron
Louis Zurstrassen
Oscar Everaert

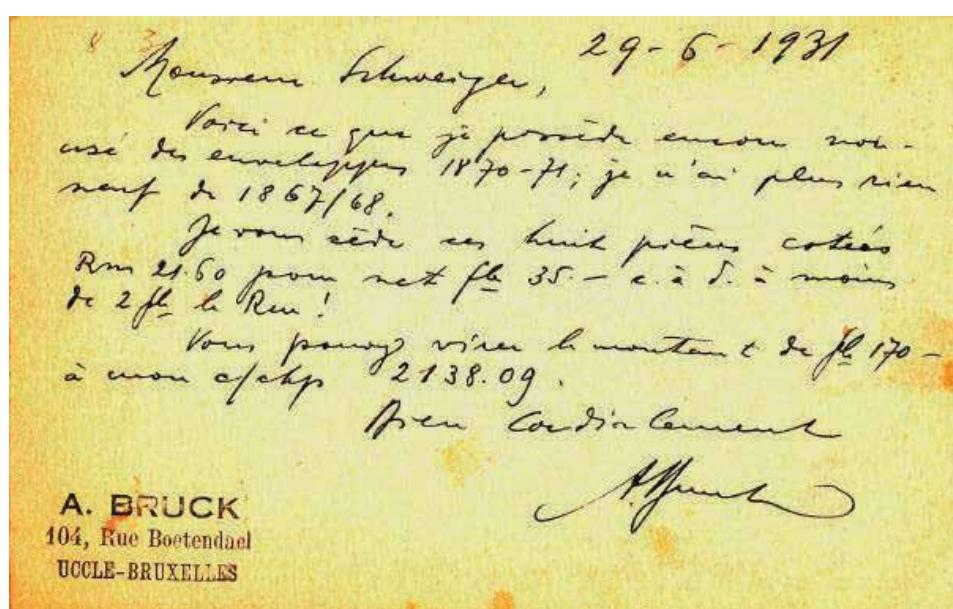
1924 Rodolphe Hansen
Alfred Magonette
Ursmar Willame

1929
André De Cock



(afb19/20) Zijn foto (afb.19) en een briefkaart van hem uit Brussel 3.11.1936 Aan Paul De Rop te Sint-Niklaas.

Jean Dubois
1931
Adolphe Bruck



(fig.21/22) Sa photo et une carte postale écrite par lui le 29.06.1931 à Marcel Schweizer

1932

Etienne Corbisier de Meaultsart



(afb.23/24) Zijn foto en een door hem als penningmeester ondertekende ontvangstkaart van het lidgeld van 150 fr. voor de Société Philatélique Belge verstuurd uit Woluwe 2 op 14.12.1949, Recommandation Postale.

Pierre Grosfils-Berger

Marcel Schweizer



(fig. 25) Carte postale qui lui fut envoyée de Paris le 24.11.1938 par Adolphe Bruck

1936

Willy Balasse



(fig. 26) Briefkaart met reclame van zijn vroegere winkel, Zuidstraat 54, verstuurd uit Brussel, 15.10.1940 aan René Poncelet.

Maurice Baeten



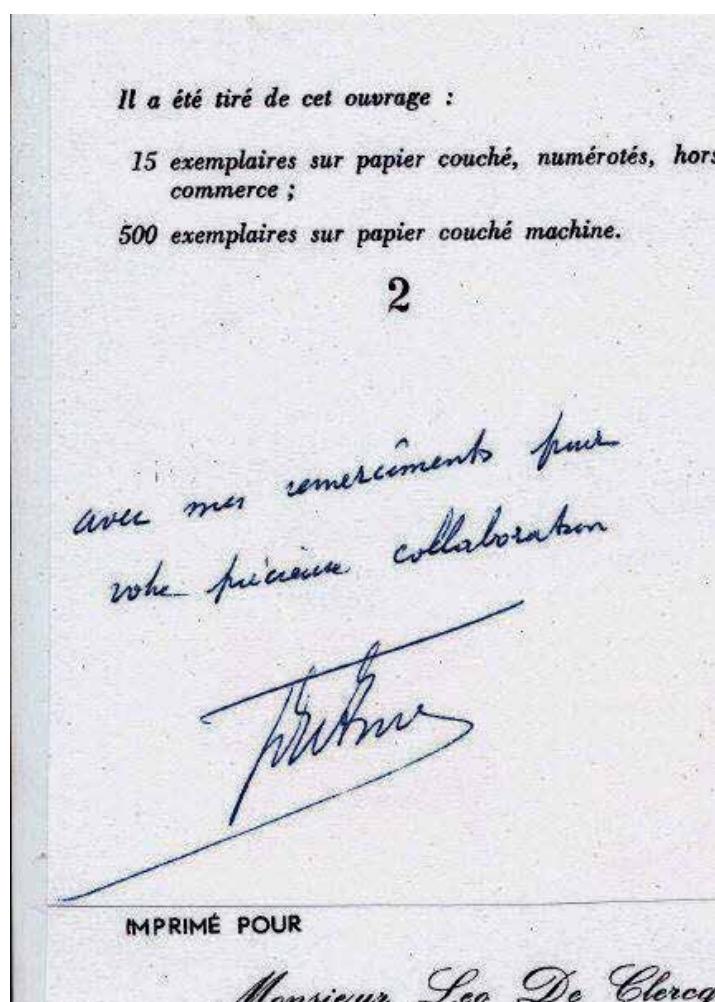
(fig.27/28) Zijn foto en drukwerk verstuurd uit Antwerpen, 14.12.1938 naar St-Denis d'Orques (F.).



(Fig 29).Sa photo

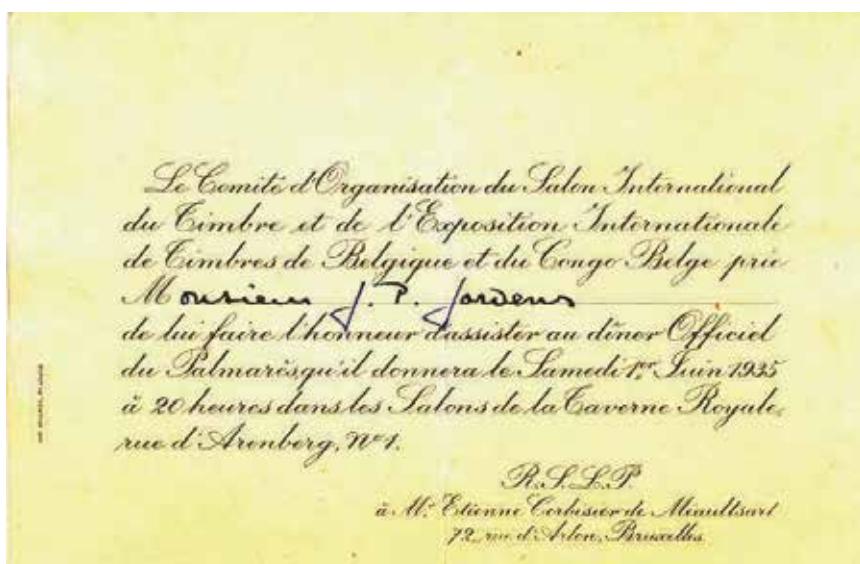
Jules Crustin

Colonel Jean Du Four



(Fig. 30) Dédicace de son livre "Les Marques Postales Belges de 1830 à 1914" édité en 1959.

Julien Jordens



(Fig. 31) Invitation au banquet de l'Exposition Internationale de Timbres de Belgique et du Congo Belge le 1er Juin 1935), signée par Etienne Corbisier de Meaultsart.

Alfred Lichtenstein (New York)
1937 Charles Joncker

Général Edgard de Witte



(Fig32) sa photo

1938 Maurice Scheerlinck



(Fig 33) sa photo

1939

Capitaine Lucien Herlant



(Afb. 34).Briefkaart van Lieut. Herlant uit Sint-Niklaas, 4.03.1936 aan Julien Jordens.

Raoul Hubinont



(Afb. 35) Briefkaart aan hem uit BEERNEM op 26.10.1842.

1940

Frans van Heesvelde



(Afb. 36) Briefkaart aan hem uit Antwerpen op 8.12.1915 gecensureerd te Antwerpen en te Gent.

1946 Joseph Decastiaux

18 nov. 1943 Jacques Du Four



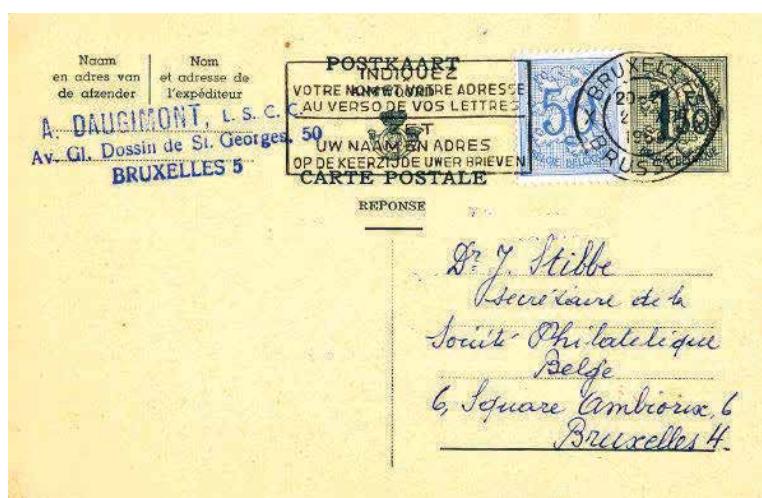
(Fig. 37) Le fils de Jean Du Four est devenu négociant en timbres-poste. Imprimé émanant de lui du 14.09.1983.

16 mai 1947

Dr. Jacques Stibbe, élu directement en qualité de secrétaire



(Fig. 38) Comme grand philatéliste belge il figura sur un timbre-poste en 2004.



(Fig. 39) Carte postale qui lui fut envoyée comme "Secrétaire de la Société Philatélique Belge" de Bruxelles le 2.12.1960.

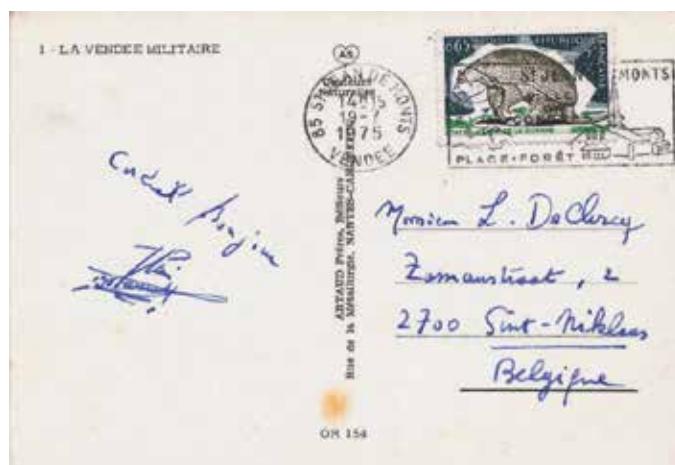
1 april 1961

Jean Baete



(Afb. 40) Publibelbriefkaart van hem uit Brussel op 8.01.1975.

20 mai 1966 André Stevenot



(Fig. 41) A chaque voyage il envoyait à ses amis une carte souvenir de St. Jean de Monts Vendée, 19.07.1975.

Al de genoemde personen zijn reeds overleden. Van hier af worden enkel nog in leven zijnde bekende filatelisten genoemd :

20 mai 1966 Leo De Clercq



(Afb. 42) Brief van hem naar James Van der Linden in Aachen (3.1.1974).

18 nov. 1966 Mme Elisabeth Mossiat, notre présidente d'honneur.

20 janv. 1967

André le Jeune d'Allegeershecque

Avis de changement d'adresse — Bericht van adresverandering	
Nom et initiales : <u>LE JEUNE D'ALLEGEERSHECQUE, A.</u> Naam en beginletters des voornamen : <u>A.</u> der voornaam	
Profession : <u>Trésorier de l'A.R.B.E.P.</u>	Beroep : <u>Erecep</u>
ANCIENNE ADRESSE — OUD ADRES	
Rue et n° : <u>371 372 E. Brabantskade</u>	Straat en huisnummer : <u>Brussel 18</u>
Lieu de la résidence : <u>Bruxelles</u>	Naam der woonplaats : <u>Brussel</u>
NOUVELLE ADRESSE — NIEUW ADRES	
Rue et n° : <u>127 Rue Goblet de Jonquier</u>	Straat en huisnummer : <u>Gent 18</u>
Lieu de la résidence : <u>Gent</u>	Naam der woonplaats : <u>Gent</u>
N° du compte chèque postal : <u>45.05.23.</u>	Postcheckrekening N° : <u>45.05.23.</u>
N° du téléphone : <u>45.05.23.</u>	Telefoon N° : <u>45.05.23.</u>
Valable à partie du : <u>1/1/60</u>	Geldig vanaf : <u>1/1/60</u>
Signature : <u>A. Le Jeune d'Allegeershecque</u>	Hondskoning : <u>A. Le Jeune d'Allegeershecque</u>

(Fig. 43) Son "Avis de changement d'adresse" du 14.01.1960.

24 nov. 1967 André Bollen

jan. 1968 Jean Palmans



(Afb. 44) Van zijn merkwaardige studie over het platen van de eerste Hongaarse postzegels is in het postmuseum van Budapest een bijzondere stand ingericht waarin zijn foto prijkt.

Hiermee sluit ik af en begin niet meer aan de lijst van de 25 laatste jaren. Van de meeste van de genoemde filatelisten zijn belangrijke bijdragen te lezen in ons blad "Le Philatéliste Belge".

Dès le début en 1893, comme ceux de Jean Baptiste Moens, jusqu'aux ouvrages récents, il y en a de très importants œuvres disponibles dans notre bibliothèque. Des 10 dernières années j'en cite :

"Les oblitérations belges 1918-1919" par Jacques Rousseau
"Le service des rebuts en Belgique" et "Franchises et contreseings" par Emile Thiry
"De Post vanuit de Nederlanden" door Claude Delbeke
"Tarieven en Porten" door Leo De Clercq
En last but not least :
"Les marques de passage" par James Van der Linden

1993 was er een heerlijke receptie, omkaderd van een merkwaardige tentoonstelling in 6 toonkasten van archiefmateriaal en een selectie van zeldzame boeken uit onze verenigingsbibliotheek.

Nota : Veel foto's van de genoemde vroegere leden van de Société Philatélique Belge zijn te zien in het "Gulden Boek van de Belgische Filatelierie", 40 jaar Belgische Academie voor Filatelierie, uitgave Pro-Post 2006, onder de redactie van Claude J.P. Delbeke met de medewerking van Leo De Clercq, Marc Lebrun, Albert Luyts, Michel Mary.

1993, à 20.00 h. une cinquantaine d'amis s'étaient réunis au banquet jubilaire dans un agréable restaurant à La Hulpe. L'ensemble de la manifestation était vraiment digne du nom de "Jubilé de Centenaire".

Note. Beaucoup de photographies d'anciens membres de la Société Philatélique Belge se trouvent dans le "Livre d'Or de la Philatélie Belge", 40 années d'Académie de Philatélie de Belgique, édition Pro-Post 2006, sous la rédaction de Claude J.P. Delbeke, avec la collaboration de Leo De Clercq, Marc Lebrun, Albert Luyts, Michel Mary.

HISTOIRE POSTALE NATIONALE

L'Usage des demi-timbres en Belgique - 1^{ère} partie

R. Loontjens

En guise de rapide introduction, rappelons que le timbre-poste représente une certaine valeur monétaire (sa valeur faciale) et qu'à ce titre, il n'est pas susceptible d'être scindé. Accepter l'usage de timbres-poste coupés en guise d'affranchissement, c'est bien sur ouvrir la porte à toutes sortes de manipulations réalisées dans un but de fraude. Pour cette raison, l'utilisation de timbres coupés par le public a donc toujours été interdit par l'administration postale.

Toutefois, chaque règle a ses exceptions et celle-ci n'y déroge pas. Et ce sont bien souvent les circonstances qui ont primé sur les règlements. La raison évidente: la pénurie de certaines valeurs postales, le plus souvent suite au changement des tarifs postaux ou lors des périodes de troubles politiques. Mais, à chaque fois, et c'est important de le préciser, ce fut l'administration postale qui toléra, ou autorisa expressément et temporairement, l'usage de certaines valeurs postales pour faire face aux besoins du service. On rencontre donc certaines valeurs précises, découpées de manière précise, pour certains usages précis. Cette autorisation resta toujours interne au service car, en confiant aux seuls agents des postes le soin de mutiler les valeurs postales, l'administration veillait à se prémunir d'éventuels abus. Quant aux initiatives du public, elles restèrent toujours interdites, même si l'utilisation de timbres coupés par ses soins fut parfois tolérée.

Autre remarque préliminaire importante: la difficulté à distinguer les documents authentiques des fabrications d'époque, ayant ou non circulé. Il peut même parfois arriver d'acquérir un document tout à fait conforme (période, tarif, usage...) mais dont on découvre un peu plus tard un frère jumeau fabriqué à l'époque par un collectionneur "éclairé". La frontière est parfois floue entre la fabrication, la complaisance ou la curiosité d'une part, et la pièce authentique et justifiable, d'autre part.

Cet article n'a d'autre prétention que de présenter et d'essayer d'expliquer, un ensemble d'exemples non exhaustifs, de demi-timbres belges utilisés sur documents. Le but final étant de montrer la diversité des situations ayant parfois justifié la mutilation des timbres-poste.

L'utilisation par la poste de timbres coupés trouve donc sa justification dans la pénurie de certaines valeurs postales. Cette pénurie peut être généralisée à tout le royaume, ou constatée seulement dans une région, voire dans un seul bureau. Pour structurer cet article, nous envisagerons 3 usages possibles de ces demi-timbres, selon leur type: les timbres-poste, les timbres-taxe ou les timbres chemins de fer.

1) Les timbres-taxe

Nos deux premiers timbres-taxe, aux valeurs de 10 et 20 centimes furent émis le 1^{er} août 1870. Quel que soit le calcul de la taxe à payer, parfois compliqué, selon que l'envoi fût non affranchi ou insuffisamment affranchi, le montant final à payer devait être forcé au demi décime supérieur. Il est donc très vite apparu la nécessité de créer une valeur de 5 centimes. Dans une instruction du 6 janvier 1871, l'administration précise: "*En attendant que les chiffres-taxe de 5 centimes aient été créés [...], on emploiera pour représenter la fraction de 5 centimes, la moitié d'un chiffre-taxe de 10 centimes coupé au milieu dans le sens horizontal*".

En réalité, il faudra patienter jusque 1895, soit durant 25 ans, pour que le premier timbre-taxe à 5 centimes soit émis. Et en attendant, les bureaux continueront à couper en deux une grande quantité du timbre-taxe à 10 centimes, utilisé seul ou en complément. Ces demis timbres-taxe à 10 centimes se rencontrent le plus souvent sur des bandes de journaux ou sur des imprimés non affranchis.



Bande de journal non affranchie postée à BRUXELLES 5 (service des départs) le 8/3/1894 à 4h du matin. Taxation à 5 centimes (insuffisance de 1c, doublée et arrondie au demi décime supérieur) par un demi-timbre-taxe à 10c. oblitéré de BRUXELLES 1 (service des arrivées) le même jour à 7h. Le destinataire refuse de payer la taxe (manuscrit "Refusé pour la taxe", griffe encadrée bilingue REFUSE et mention manuscrite "Retour griffe").



Carte postale utilisée en imprimé (bulletin de commande de librairie) non affranchie expédiée de BRUXELLES 5 (service des départs) le 30/10/1895 à 6h du soir. Taxation au double du port manquant arrondi à 5c. avec un demi-timbre taxe à 10c. oblitéré BRUXELLES 1 (service des arrivées) le même jour à la même heure. Manuscrit "Refusé pour la taxe". La carte est retournée à l'expéditeur, rue des Tanneurs, qui la réutilise en l'affranchissant à 5c. obl. BRUXELLES(MIDI) le 6/11/1895



Combinaison rare et originale de deux demi-timbres de valeurs différentes sur le même document. Bande de journal affranchie d'un demi timbre-poste à 2c. N°54 pour acquitter le port d'un imprimé à 1c. L'affranchissement n'est pas accepté, l'envoi considéré comme non affranchi et taxé au double du port manquant arrondi au demi-décime supérieur. Expédié de BRUXELLES/DEPART le 6/12/1893 à 3h du soir et taxé à BRUXELLES 1 (service des arrivées) le même jour à 6h. du soir.

En 1895, paraissent 6 nouvelles valeurs de timbres-taxe permettant à présent toutes les combinaisons utiles de taxation. Il n'est donc plus nécessaire de couper des valeurs existantes et les cas rencontrés deviennent beaucoup moins fréquents.



Demi-timbre-taxe à 20c. N°6 obl. TERNATH sur carte postale de COURBEVOIE (F) le 22 avril 1903. La présence d'une photo au verso rend le tarif imprimé non valable et la carte est taxée à 10c.



Carte postale de COLOGNE taxée à 15c. avec un timbre-taxe à 5c N°3 et un demi-timbre-taxe à 20c. N°6 oblitérés à DEURNE le 16/8/1902.

Signalons le cas particulier, en mars 1909, du bureau de Tamise qui, à la demande d'un collectionneur, a complaisamment coupé de multiples façons un demi-timbre-taxe à 10c. sur des cartes postales. Selon nous, ces cartes relèvent de la fabrication d'époque, sans réel intérêt.

La fin de la 1^{ère} guerre mondiale correspond à une nouvelle vague d'utilisation de demi-timbres-taxe. Les Allemands se sont retirés, laissant bien évidemment le pays dans une certaine désorganisation postale. De nombreux bureaux ne disposent plus de leur cachet à date belge et il faudra un certain temps pour que les timbres mis en cours durant la guerre, au Havre (Sainte-Adresse) et en Belgique non occupée, puissent être acheminés dans toutes les régions de la Belgique libérée.

Curieusement, ce n'est pas fin 1918, début 1919 que la situation pose réellement problème. En effet, durant cette période, la plupart des envois sont déposés au guichet et payés en numéraire par le public. Rares sont donc les raisons de taxer la correspondance, exceptés les envois non affranchis, jetés directement dans une boîte aux lettres ou ceux provenant de l'étranger. Le problème de pénurie va devenir plus criant à partir de la fin mars 1919.

Le bureau de Liège en est un bon exemple. La pénurie touche surtout les timbres-taxe à 5 et 20c. Dans un premier temps et faute de timbres, les postiers utilisent les moyens du bord.



Carte-lettre française au type Semeuse lignée à 15c. d'Arcachon vers Liège le 24 mars 1919.
Taxation à 20 centimes. Faute de timbres-taxe, le bureau de Liège utilise le cachet "20" habituellement utilisé pour mentionner la date d'encaissement des quittances.

Ensuite, on utilisera parfois un demi-timbre-taxe de 10c. (N°13) sur des cartes postales non affranchies. Faute de directive claire, ces timbres peuvent être trouvés coupés verticalement, horizontalement, voire même en oblique.



Carte postale non affranchie envoyée en imprimé de LIEGE pour la ville le 15/5/1919 et taxée par un demi-timbre-taxe N°13. A noter la qualité professionnelle du destinataire.

Une autre utilisation possible, et assez courante, correspond à la taxation à 20 centimes des lettres non ou insuffisamment affranchies. Faute de timbres à 20 centimes, on utilisa des demi-timbres-taxe à 30c. (N°15), en combinaison avec un timbre-taxe de 5c. (N°12). Le cas se présente en mars, à Namur, et plus longuement à Liège, sans doute entre le 10 et le 14 avril 1919.



Lettre non affranchie taxée au double des 10c. manquants soit 20c. représentés par un timbre-taxe à 5c et un demi-timbre-taxe à 30c. oblitérés à LIEGE le 14/4/1919.

Si la plupart de ces demi-timbres-taxes sont le fait du bureau de Liège, bien évidemment, d'autres bureaux peuvent aussi avoir été touchés, ponctuellement, par la pénurie de l'une ou l'autre valeur.



Lettre affranchie d'un 1½p envoyée de FOLKESTONE le 16/4/1919. Taxation à 20c. par un demi-timbre-poste à 40c. N°143 utilisé comme timbre-taxe et oblitéré à Andenne le 24/4/1919.

Le document reproduit ci-dessus est un exemple beaucoup plus intéressant! En effet, nous sommes en avril 1919 et il s'agit bien ici d'un demi-timbre de l'émission de 1915, utilisé anormalement comme timbre taxe! Il ne faut donc pas confondre ce cas-ci avec l'utilisation officielle comme timbres-taxe, à partir d'octobre 1919, des timbres-poste de 1915 surchargés par la lettre T.

Au fil des mois, l'utilisation des timbres-taxe de 1916 ne satisfait pas l'administration. Les types sont très similaires à ceux parus avant guerre et cela laisse craindre l'utilisation frauduleuse de timbres-taxe volés durant la guerre. Pour éviter tout risque de fraude, un ordre de service impose aux comptables d'appliquer la petite griffe des bureaux distributeurs sur les timbres-taxe de 1916. Mais là aussi, certaines valeurs ne tardent pas à manquer et un ordre spécial du 30 juin 1919 précise: "Le dépôt du Timbre à Malines est dépourvu momentanément de chiffres-taxe à 5 centimes. En attendant qu'il soit réapprovisionné, les bureaux qui ne disposent plus d'estampilles de cette catégorie, utiliseront des chiffres-taxe de 10 centimes coupés en deux parties égales. La section se fera dans le sens de la hauteur, de manière qu'une partie de la griffe du bureau soit sur chacune des fractions du timbre."



Carte postale expédiée de DOUR vers Arquennes le 20/9/1919. La carte ne comporte aucune autre mention que la signature et est donc affranchie au tarif imprimé d'un centime avec le TP N°108.

Ce timbre étant hors cours depuis le 15/10/1915, la carte est taxée à 5 centimes avec un demi-timbre-taxe N°13A à 10c. revêtu de la petite griffe du bureau de FELUY-ARQUENNES.

Si le demi 10c. est relativement courant, il n'en va pas de même du demi 30c. Et que dire du demi 20 centimes, non coté dans le COB, mais que l'on peut quand même trouver, coupé en deux, pour remplacer un 10 centimes manquant...



Lettre affranchie d'un 10c. "Roi Casqué" obl. BRUXELLES le 27/12/1919.

Le tarif de la lettre est passé de 10 à 15c. depuis le 15/12/19.

Insuffisance de 5 centimes doublée et représentée par un demi-timbre-taxe à 20c. N°14A surchargé de la griffe de WATERLOO et oblitéré du bureau le 29/12/1919.

Avec la normalisation de l'approvisionnement des bureaux de poste en valeurs postales, l'usage des demi-timbres-taxe va diminuer, sans toutefois disparaître, surtout au début des années '20. Voici quelques exemples relatifs aux nouveaux timbres-taxe, au chiffre mince coloré sur fond blanc, émis les 10 septembre 1919 et 29 janvier 1922.



Carte postale non affranchie de BONNE-ESPERANCE le 15/10/1919.

La carte ne comporte aucune autre mention que la signature et devrait être affranchie au tarif imprimé d'un centime. Elle est donc taxée au double du port manquant, arrondi au demi décime, avec un demi-timbre-taxe à 10c. N°27 oblitéré à GERPINNES le 16/10/1919.



Carte postale affranchie avec un 10c. "Roi Casqué" oblitéré de NAMUR le 2/1/1922.

Le port étant de 15c., l'insuffisance de 5c. est doublée et représentée par un demi-timbre-taxe à 20c. N°28 oblitéré à NAMUR le même jour.



Petite enveloppe pour carte de visite de BRUXELLES affranchie d'un 3c. au type Houyoux le 1/1/25.

Une carte de visite sans aucune mention peut être affranchie au tarif de l'imprimé à 3c.
mais dès qu'y figure une formule de politesse de 5 mots maximum, le tarif passe à 5c.

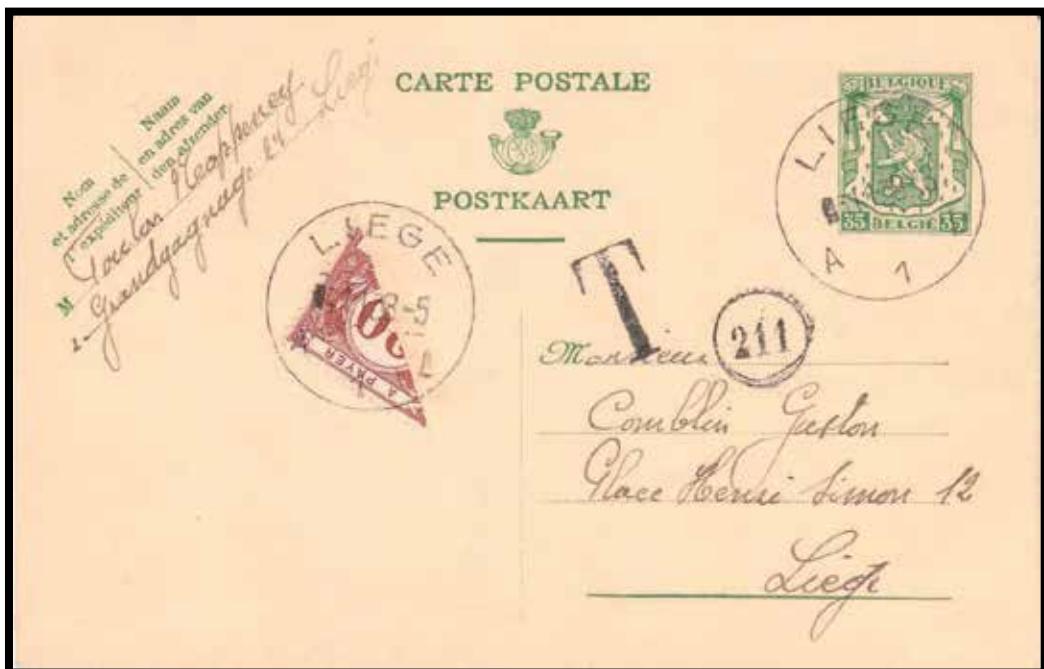
Il manque donc 2c. doublés et arrondis au demi décime représenté
par un demi-timbre-taxe à 10c. N°33, oblitéré à DAMPREMY le 5/1/1925

Les pénuries suivantes seront plus sporadiques et souvent liées au changement des tarifs postaux. Nous avons clairement identifié deux périodes difficiles. D'abord, le changement de tarif de la lettre simple qui passe de 20 à 25 centimes le 15 novembre 1923. A cette occasion, le bureau central de Liège se trouve dépourvu de timbres-taxe à 10 centimes et utilise fréquemment des valeurs de 20 centimes coupées en deux pendant plusieurs jours, sans doute entre le 17 et le 19 novembre 1923.



Lettre expédiée de TURNHOUT le 16/11/1923 et affranchie à 20c.
Le tarif de la lettre étant passé de 20 à 25c. depuis le 15/11/1923, il manque 5c. doublés à 10c.
et représentés par un demi-timbre-taxe à 20c. N°34 oblitéré à LIEGE le 17/11/1923.

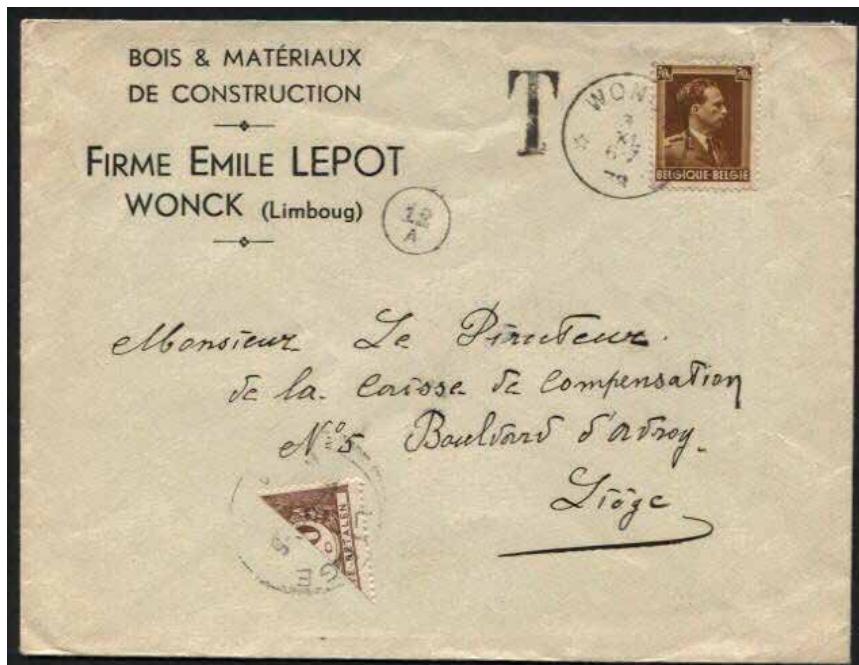
Ensuite, une seconde période, à partir du 1^{er} novembre 1938, date d'un nouveau changement de tarif, la carte postale passant de 35 à 40 centimes et la lettre simple passant de 70 à 75 centimes. A chaque fois, les timbres-taxe de 10 c. (soit les 5 centimes d'augmentation doublés) feront cruellement défaut. Nous connaissons ainsi plusieurs documents émanant des bureaux de Liège et Woluwe 1.



Entier carte postale à 35c. postée à LIEGE le 3/11/1938 et taxée à 10c. par un demi-timbre-taxe à 20c. N°34 oblitéré à LIEGE le lendemain.



Entier carte postale à 35c. postée à ATH le 3/11/1938 et taxée à 10c. par un demi-timbre-taxe à 20c. N°34 oblitéré à WOLUWE le lendemain.



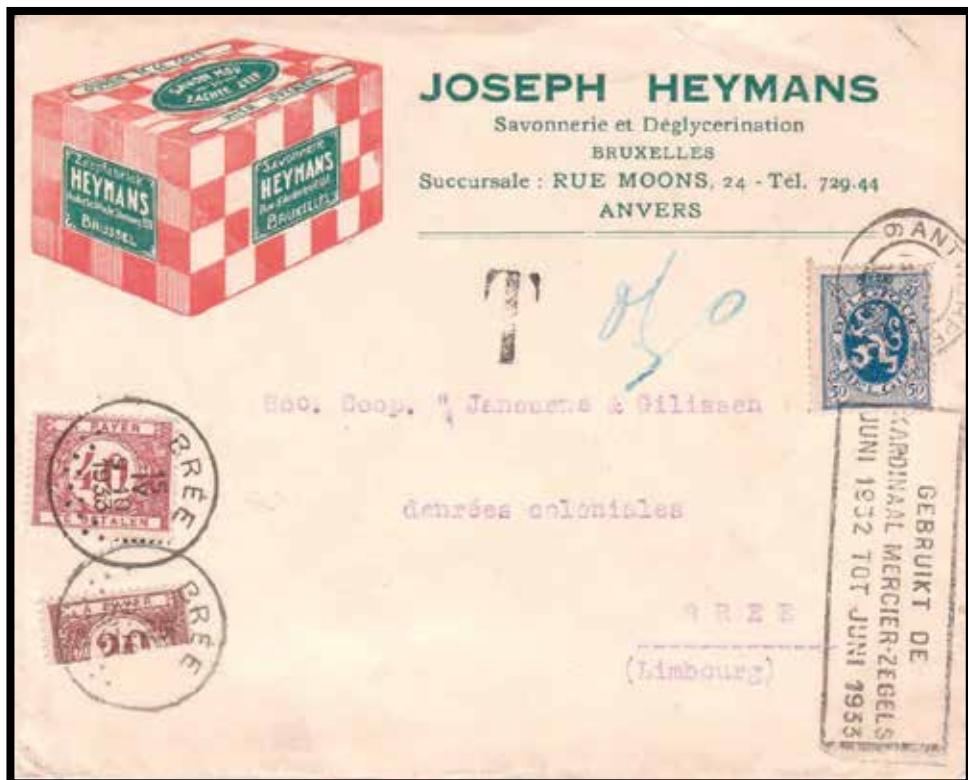
Lettre expédiée du dépôt-relais de WONCK, affranchie à 70c. le 3/11/1938 et taxée à 10c. par un demi-timbre-taxe N°34 oblitéré à LIEGE.



Lettre expédiée d'HERENTALS le 1/11/1938 (1^{er} jour du changement de tarif à 75c.) et affranchie à 70c. à l'aide d'une paire tête-bêche du 35c. "Petit sceau de l'Etat". Faute de timbre-taxe, le bureau de GEEL utilise un demi-timbre à 20c. N°422 surchargé du cachet T et oblitéré le même jour.

A part ces deux périodes précises de pénurie liées à des hausses de tarifs, la pratique consistant à couper des timbres-taxe va presque disparaître. En cause, l'usage des timbres-

poste courants surchargés d'un T qui se généralisera pour remplacer les éventuels timbres-taxe manquants. En voici, malgré tout, deux exemples isolés...

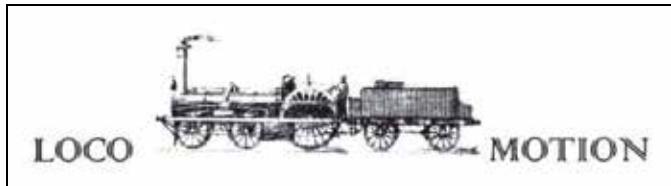


*Lettre commerciale affranchie à 50c. et oblitérée à ANVERS le 14/4/1933.
Insuffisance d'affranchissement de 25c. doublés, soit une taxation de 50c. représentés par un timbre-taxe N°37 à 40c. et un demi-timbre-taxe N°34 à 20c. oblitérés à BREE le 15/4/1933.*



*Lettre non affranchie et non oblitérée au départ de VERVIERS.
Port dû de 75c doublé soit une taxation de 1,50fr. représentée par un timbre-taxe N°45 à 1,40fr.
et un demi-timbre-taxe N°34 à 20c. oblitérés à PEPINSTER le 24/11/1938.
Etiquette "Refusé pour la taxe" au verso et retour à VERVIERS le 25/11/1938*

(à suivre)



De internationale spoorlijn Gent – Terneuzen

Donald Decorte

De historiek

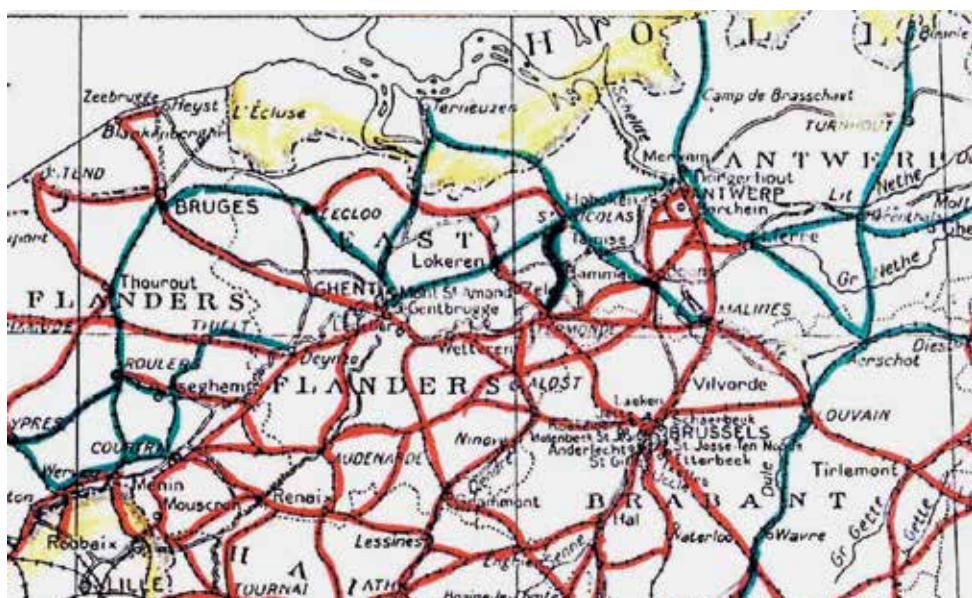
Er zijn de laatste jaren een groep mensen die zich regelmatig laten horen in de hoop terug treinverkeer voor reizigers te krijgen tussen Gent en de bedrijven in het havengebied of zelfs tot Zelzate. Hun motivering is minder (*druk*) wegverkeer door de werknemers en dus ook beter voor het milieu. Hun wens is dat dit gerealiseerd zou worden langs het traject dat al vele jaren voor het goederentransport gebruikt wordt langs de oostelijke zijde van het kanaal Gent-Terneuzen.

Maar in de media krijgen we echter te horen dat de NMBS, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, met veel financiële problemen heeft te kampen en dan ook geen budget kan vrijmaken voor de uitbouw van reizigersverkeer naar de Gentse havenbedrijven of Zelzate.

In het verleden is er wel lange tijd reizigersverkeer geweest vanuit Gent naar de Gentse havenbedrijven, naar Zelzate en zelfs verder in Nederland tot aan de haven van Terneuzen.

Dit traject liep grotendeels langs de linkerzijde van het kanaal Gent-Terneuzen. Zeeuw-Vlaanderen is een stuk Nederlands grondgebied dat van het moederland is gescheiden door de brede monding van de Schelde.

Tot de realisatie van de Westerscheldetoltunnel was het alleen per schip verbonden met de rest van Zeeland en Nederland, tenzij men over België ging. Zo komt het dat de eerste treinverbindingen vanaf de 19^{de} eeuw over België liepen: de spoorlijnen Mechelen–Terneuzen en Gent–Terneuzen. Alleen deze laatste bestaat nu nog als spoorlijn 55, maar uitsluitend voor goederenvervoer en op een ingekort traject.



Detail van een kaart met de Belgische spoorlijnen in 1914. Private spoorlijnen zijn in het groen en de Staatslijnen in het rood.

Vanaf 1854 probeerde men een spoorlijn te krijgen vanuit de Waalse mijnindustrie in het Henegouwse Saint-Ghislain naar Gent en verder naar de haven van Terneuzen.

Via deze verbinding over 120 km wilden de Waalse mijnbouwindustriën hun steenkolen naar een zeehaven vervoeren zodat ze alles – en vooral de winst – in eigen handen konden houden van ontginding en transport tot het inschepen.

Het tegenvoorstel van de gemeente Eeklo van een traject vanuit Gent via Eeklo – om haar eigen industrie te kunnen ontwikkelen – naar Breskens (de noordwestelijke punt van Zeeuws-Vlaanderen) werd door de Gentse gemeenteraad in 1855 weggewimpeld daar men er koos voor een ‘ijzeren weg’ naar Terneuzen, de centraal gelegen havenstad in Zeeuws-Vlaanderen. De private maatschappij ‘Chemin de Fer Hainaut et Flandres’ bouwde de spoorlijn Saint-Ghislain–De Pinte in de jaren 1857-1861 waarbij men aansloot aan het traject De Pinte–Gent dat de Staatsspoorwegen al in 1839 hadden in gebruik genomen.

De Maarschappij

De ‘Société Anonyme du Chemin de Fer de Gand à Terneuzen’ werd opgericht om het noordelijke deel van de spoorlijn tussen Saint-Ghislain en Terneuzen uit te bouwen. De belangrijkste financiers waren de Gentse bankier August Daele en grootgrondbezitter Joseph Dammekens.

De heer Daele, die in 1865 het blad ‘De Beurzen Courant’ had opgericht, ging echter in 1870 failliet door foute beleggingen en verdween met de noorderzon.

Een slecht voorbeeld dat zich later zou herhalen in ander financieel gesjoemel.



Station van Gent Eeklo, rechts afgebeeld op ansichtkaart verstuurd uit Gent 3 naar Roosendaal in Nederland op 24 augustus 1911.

Intussen was de private maatschappij ‘Chemin de Fer d’Eecloo à Gand’ begonnen met de spoorlijn vanuit het station Gent–Eeklo naar Eeklo zelf.

De spoorlijn Gent–Terneuzen mocht het eerste deel gebruiken tot Wondelgem om dan over te gaan op haar eigen sporen. De ‘Société Anonyme du Chemin de Fer de Gand à Terneuzen’ opende op 20 december 1865 het traject Wondelgem–Zelzate. Daarbij was er niemand van het gemeentebestuur van Zelzate aanwezig want er was onenigheid over de plaats waar men het station had ingeplant.

Tussen Gent en Sluiskil-brug liep de spoorlijn Gent–Terneuzen op de linker kanaaloever en tussen Sluiskil en Terneuzen op de rechter. Om het kanaal Gent–Terneuzen over te steken, begon de ‘Société Anonyme du Chemin de Fer de Gand à Terneuzen’ in mei 1866 een spoorwegbrug te bouwen, Sluiskil-brug, die in 1868 in gebruik werd genomen.

Als eigenaar moest de maatschappij Gent–Terneuzen instaan voor het onderhoud van de brug.



De locatie van het station in Zelzate op een topografische landkaart van het militair cartografisch instituut, gedrukt in 1913. Door het verleggen van het kanaal naar zijn tweede tracé is de spoorverbinding naar het oosten over Moerbeke naar Lokeren omgelegd over een nieuw traject met een brug ten zuiden van het Psychiatrisch Centrum Sint-Jan-Baptist.

Te Sluiskil sloot de lijn aan op de private spoorlijn Mechelen–Terneuzen en in Terneuzen maakte de maatschappij Gent–Terneuzen gebruik van het station van de maatschappij Mechelen–Terneuzen.

Omdat de lijn Gent–Terneuzen eerder klaar was dan de Mechelen–Terneuzen, werd deze laatste verplicht prioriteit te verlenen aan de afwerking van het stuk Sluiskil–Terneuzen. Dit gedeelte, met inbegrip van beide stations, werd door de maatschappij Mechelen–Terneuzen gebouwd.

De spoorlijn was oorspronkelijk geheel enkelsporig met reeds de voorziene plaats voor het tweede spoor. Er lagen wel meer sporen in de haven van Terneuzen en in Zelzate voor het depot en werkplaats. Er kwamen later nog verbindingssporen naar enkele industrieën.

Als gevolg van de concessievoorwaarden was op 1 mei 1903 op het stuk Sluiskil–Terneuzen een tweede spoor in gebruik genomen. In 1913 volgde zelfs een derde spoor voor het goederenverkeer. Liep het goederenverkeer over de lijn Gent–Terneuzen goed, dan kon dit niet gezegd worden van het reizigersverkeer. Tussen Gent en Zelzate waren er vier tot zes passagierstreinen in elke richting en tussen Zelzate en Terneuzen drie tot vijf per richting.

Tot 1897 konden reizigers ook met goederentreinen meerdijken mits ze plaats namen in het bagagerijtuig en betaalden voor het tarief tweedeklas, wat overeen komt met de huidige eersteklas. Die reis met minder comfort duurde wel bijna driemaal zolang.

55 Terneuzen - Selzaete - Gent (Maatschappij)										55	
											01.06.1922
K.	2	4	6	12	14	2	10				
8 Terneuzen.....V.	—	7. 6	12.25	17.21	—	—	—				
5 Sint-Niklaas.....	—	7.15	12.35	17.37	—	—	—				
6 Steenvoorde-brug.....	—	7.20	12.40	17.42	—	—	—				
7 Philippine.....	—	7.24	12.44	17.46	—	—	—				
12 Sas-van-Gent.....A.	—	7.33	12.52	17.55	—	—	—				
Amsterd. tijd.....V.	—	7.45	13. 0	18. 5	—	21. 8	—				
Belgische tijd.....V.	—	7.25	12.48	17.48	—	20.48	—				
16 Selzaete A.....V.	—	7.38	12.45	17.50	—	20.53	—				
8.20	7.45	12.55	18. 0	20.55	—	—	—				
20 Erveleide.....	6.27	7.52	13. 3	18. 7	7.25	—	—				
22 Tervuren-Cloeytewaert.....	6.34	7.59	13.10	18.10	7.31	12	—				
— Doornzele (Bagatelle).....	6.38	8. 3	—	18.17	—	—	—				
23 Langerbrugge.....	6.43	8. 8	13.17	18.21	7.20	—	—				
32 Wondelgem.....	6.51	8.16	13.26	18.25	7.27	—	Vrijdag en op Zon-				
33 Gent (Maalte).....	—	—	—	—	—	—	en Heiligdagen				
34 Gent (Dampoort) V.	6.59	8.24	13.32	—	—	—	—				
35 Gent (Zuid).....A.	7. 1	8.26	13.35	—	—	—	—				
41 Terneuzen.....A.	7.13	8.38	13.46	18.55	7.50	—	Vrijdag				

55 Gent - Selzaete - Terneuzen (Maatschappij) 01.06.1922												55
K.	1	3	7	9	15	15						
8 Gent (Zuid).....V.	6.36	8.35	12. 1	16.50	19.39	—						
7 Gent (Dampoort) A.	6.48	8.47	12.18	17. 7	21.51	—						
8 Gent (Maalte).....V.	6.58	8.47	12.14	17. 4	19.52	—						
9 Gent (Maudre).....	6.55	—	—	—	—	—						
10 Wondelgem.....	7. 3	8.57	12.23	17.14	20. 2	—						
14 Langerbrugge.....	7. 9	9. 6	12.29	17.20	20. 5	—						
— Doornzele (Bagatelle).....	7.11	9.10	—	17.25	—	—						
18 Tervuren-Cloeytewaert.....	7.17	9.11	12.31	17.30	20.16	—						
20 Erveleide.....	7.21	9.21	12.44	17.37	20.22	—						
25 Selzaete.....A.	7.21	9.21	12.51	17.44	20.38	—						
26 Sas-van-Gent.....A.	7.45	8.54	13. 0	18. 0	—	20.37	—					
Belg. tijd.....V.	7.56	8.38	13. 5	18. 5	—	20.42	—					
Amsterd. tijd.....V.	8.18	8.54	13.35	18.35	—	21. 2	—					
28 IJzegem.....	8.20	10. 4	13.35	18.35	—	—	—					
29 Steenvoorde-brug.....	8.29	10.13	13.44	18.44	—	—	—					
30 Steenvoorde.....	8.45	10.15	13.49	18.49	—	—	—					
31 Terneuzen.....A.	8.47	10.39	14. 2	19. 2	—	—	—					

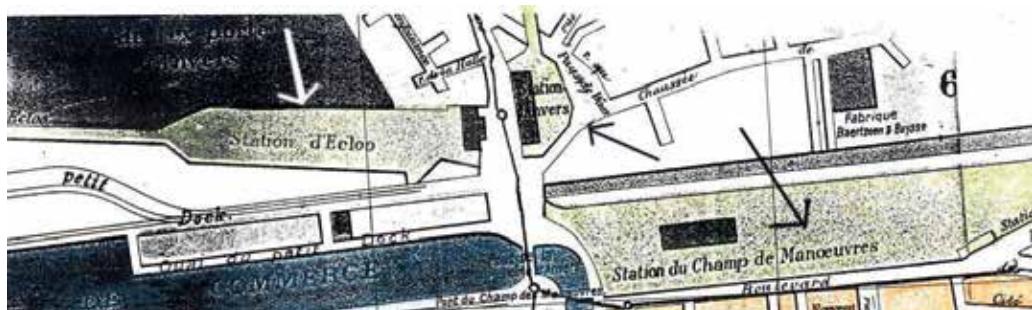
Afbeelding van de uurtabellen uit juni 1922 op blz. 84 van 'Gent op het spoor'. Merk op dat er een Belgisch uur en een Nederlands uur (20 minuten later) bestaat. Doornzele Bagatelle staat cursief omdat dit alleen een halte op aanvraag is, geen station waar alle treinen stoppen.

De private maatschappij Gent-Terneuzen was niet rijk en moest zuinig omgaan met haar middelen. Het rollend materieel was vaak afgedankt door andere spoormaatschappijen en dikwijls zo goed als rijp voor de sloop. Aan het comfort van de reizigers werd geen groot belang gehecht. In 1909 was veel rollend materiaal nog dat van bij de start van de spoorlijn in 1869, en dat was eraan te zien door een niet zo goed onderhoud.

Zoals eerder vermeld, begon het traject van de spoorlijn Gent-Terneuzen in het oosten van Gent in het station Gent-Eeklo.

Dit was een van de drie kopstations nabij de Gentse Dampoort (in het Frans: Porte d'Anvers): die van de private spoorlijnen Gent-Eeklo en Gent-Waas (spoorlijn via Sint-Niklaas tot Vlaams Hoofd, de linkeroever van de Schelde voor Antwerpen) en het station Champ des Manœuvres (het latere Gent-Oost) dat een goederenstation was dat behoorde tot de nationale spoorwegmaatschappij.

Om tot betere exploitatie te komen werd de spoorlijn vanuit het Waasland vanaf Destelbergen verlegd om ook in het kopstation Gent-Eeklo aan te komen. Het station Gent-Waas werd dan ook vanaf 1 mei 1911 niet meer gebruikt.



Detail uit een ongedateerde kaart met de drie kopstations Gent-Eeklo, Gent-Waas en Gand Champ des Manoeuvres.

Aan de Dampoort werd rond 1909 de spoorlijn naar het station Gent–Eeklo op een verhoogde berm gelegd.



Sation Gent Eeklo (Dampoort) naast de brug met vier bogen

Met een brug op vier bogen werd dan de aansluiting gemaakt met de staatsspoorlijn aan het station Champ des Manœuvres. Zo verkreeg men een oostelijk ringspoor rond Gent waardoor de private spoorlijnen Gent–Eeklo, Gent–Terneuzen en Gent–Waas in een klap verbonden waren met Gent–Zuid – toen het belangrijkste station van Gent – en met de rest van België.

7. Gand-Terneuzen.
Sitz der Direktion:
Gand, Place du Comte de Flandre 13.
Anschlüsse. Terneuzen u.
Sluyaskil: Malines - Terneuzen; Selzaete, Wondelgem, Gand - Porte d'Anvers und Gand (St. Pierre); Belg. Stab.
Polit. Lage: Stat. 1 - 7 in Belgien, Stat. 8 11 in den Niederlanden.
Achse druck 15 t.
1. ○*Gand (St. Pierre)
St. Nationale d. chm. d F belges
1a. ○*Gand (Est)
2.*Gand (Porte d'Anvers) 7
3. ○*Wondelgem 10
4.*Langerbrugge 14
4a. Doornzele Bagatelle 17
5.*Terdonck-Cluysen 18
6.*Ertvelde 21
6a.*Bieme (gare privée) 23
7.*○ Selzaete 25
8.*Sas de Gand 25 R Z.A.
9.*Philippine 33
9a.*Sluyaskil (Pont) 35
10. ○*Sluyaskil 36
11. ○*Terneuzen Kr (15) 41

Het eindstation voor deze drie private spoorlijnen werd verlegd van de Dampoort, in het oosten van Gent, naar Gent-Zuid dat dichter bij het centrum van de stad lag.

Van 4 oktober 1920 tot in het najaar van 1921 werd wegens herstellingswerken aan de spoorbrug aan de Muide de verbindingen Gent-Terneuzen en Gent-Eeklo tussen de stations Gent-Zuid en Wondelgem omgeleid via het westelijke ringspoor zodat ook Gent-Sint-Pieters aangedaan werd.

Na die herstellingswerken reden de treinen van de internationale spoorlijn Gent-Terneuzen afwisselend via het westelijke of het oostelijke ringspoor naar het station Gent-Zuid.

Door de sluiting van het eindstation Gent-Zuid in 1928 werd de functie ervan overgenomen door het station Gent-Sint-Pieters.

Uittreksel van de lijn 'Gand-Terneuzen', met vertrek uit Gent St Pieters, uit het 'Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas', Wether, Berlin 1929.



Een GT-trein in het station Gent St. Pieters (Foto uit 'Gent op het Spoor')



Ticket voor de spoorlijn Gent-Terneuzen uit 1920. Afbilding op blz. 2 van 'Internationale Privé-spoorlijn Gent – Terneuzen en haar stempels' door Constant Hofman en Eric de Meester, Fisto Studie nr. 36, april – juni 1993.

De ondergang van de maatschappij

25 november 1922 verklaarde de Gentse handelsrechtbank de private spoorwegmaatschappij Gent-Terneuzen failliet omwille van de ongeoorloofde praktijken van haar gedelegeerd bestuurder Nestor Wilmart. Twee jaar later werd in beroep dit faillissement opgeheven en kon de maatschappij verder doen. Maar het was toch het begin van het einde.

Wat was er eigenlijk gebeurd. Zijn vader Léon Wilmart was sinds 1891 voorzitter van de raad van bestuur van de maatschappij en die zorgde dat Nestor op 25-jarige leeftijd secretaris werd.

Na het overlijden van vader Léon werd Nestor baas en zette de toenmalige voorzitter snel opzij. Die orakelde dat "die Wilmart de maatschappij zal ruïneren" maar niemand luisterde toen naar hem. Nestor Wilmart hield grote sier in de streek van Zelzate, Wachtebeke en Sint-Kruis-Winkel maar eveneens op zijn jachtslot in Morialmé.

Met zijn geld maakte hij veel vrienden. Maar het kwam tenslotte uit dat hij een oplichter was. Voor twintig miljoen goudfranken had hij verschillende banken en makelaars opgelicht door onder andere de uitgifte van bijna 40.000 valse obligaties (500 frank per stuk). Daarnaast tekende hij regelmatig bevorderingen en loonsverhogingen van personeelsleden zonder die op de hoogte te brengen.

Met medeweten van zijn commerciële directeur – die zelf een graantje meepikte – stak Nestor Wilmart de loonsverhoging in eigen portefeuille. Oktober 1912 moest monsieur Nestor voor de onderzoeksrechter in Gent verschijnen, maar hij was intussen naar de Franse stad Laon gevlogen waar hij onder de schuilnaam Dubois op hotel verbleef. Op 15 maart 1913 wist de politie hem in Reims te arresteren. Hij werd in augustus 1914 veroordeeld tot acht jaar, wat in hoger beroep herleid werd tot zes jaar. Na zijn vrijlating vestigde Nestor Wilmart zich in Houdeng-Gougnies waar hij in december 1927 stierf.

Met een wet van 10 juli 1930 (verschenen in het Staatsblad van 6 augustus dat jaar) werd het deel Gent-Zelzate van de private spoorlijn Gent-Terneuzen op 1 april 1930 overgenomen door het Belgische staatsbedrijf NMBS, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Deze wet bevestigde eigenlijk een toestand die al ingetreden was na een regeringsbeslissing van begin 1929. De genationaliseerde spoorlijn Gent-Zelzate kreeg een verlengstuk tot Eeklo. Met tegenzin moest de private spoorlijn Mechelen-Terneuzen voor de verdere exploitatie zorgen van het traject Zelzate-Terneuzen totdat de reizigersdienst op 15 april 1939 opgeheven werd. Goederenverkeer bleef wel doorgaan op de spoorlijn tussen Gent en Terneuzen.



Ansichtkaart met de nieuwe benaming 'Dampoortstation' gefrankeerd met 25 c., gestempeld te GENT op 2 oktober 1937,

Bij het begin van de tweede wereldoorlog, op 19 mei 1940, blies het Belgisch leger de spoorbrug in Sluiskil op. De herstelling duurde totdat de brug op 15 november 1943 terug in gebruik werd genomen. Maar bij hun aftocht op 3 september 1944 vernielden ook de Duitsers op hun beurt de brug.

Begin 1948 was het voor de private spoorlijn Mechelen-Terneuzen teveel geworden en stopte ze de exploitatie. Op Nederlands grondgebied werd dit overgenomen door de NS, de Nederlandse Spoorwegen.

De laatste reizigerstrein reed op 11 september 1961 tussen Wondelgem en Zelzate. In de jaren 1960 werd het kanaal Gent-Terneuzen verbreed en voor de tweede keer gedeeltelijk verlegd in Zelzate en Sluiskil. In Zelzate kreeg de spoorlijn vanaf 1965 een nieuw, meer westelijk tracé.



Een bevoordeerd aandeel van 500 frank van de 'Chemin de Fer de Gand à Terneuzen' uitgegeven in 1897. Afgebeeld op blz. 83 van 'Gent op het spoor'.

De internationale spoorlijn wordt nu alleen nog gebruikt voor het goederenverkeer. De spoorlijn is enkelsporig uitgevoerd en werd niet geëlektrificeerd. De maximumsnelheid bedraagt 90 km/u. Door het aanleggen van het Kluizendok in 2003 is een deel van de spoorlijn 55 verlegd en werden nieuwe verbindingssporen gelegd voor de havenactiviteiten in dit westelijke Gentse havengebied. Het resterende oude tracé tussen de Ringvaart en Langerbrugge werd nu lijn 55A.

De stations en haltes van zuid naar noord op de internationale spoorlijn Gent–Terneuzen:

- ❖ Gent-Eeklo Wondelgem
- ❖ Langerbrugge
- ❖ Doornzele Bagatelle
- ❖ Kluizen-Terdonk
- ❖ Ertvelde
- ❖ Zelzate

en in Nederland:

- ❖ Sas van Gent
- ❖ Philippine
- ❖ Sluiskil-brug Sluiskil
- ❖ Terneuzen

Per station of halte behandel ik hierna de vroegste stempels die er in gebruik waren. Zoals in bovenstaande lijst beperk ik mij tot de oorspronkelijke spoorlijn die begon aan de Dampoort in het station Gent-Eeklo.

Bronnen:

- ‘Internationale Privé-spoorlijn Gent – Terneuzen en haar stempels’ door Constant Hofman en Eric de Meester, Fisto Studie nr. 36, april – juni 1993
- ‘De spoorlijn Gent – Eeklo – Brugge en haar stempels’ door Michel Van de Catsyne, Fisto Studie nr. 4, januari – maart 1985
- www.stationsweb.nl en nl.wikipedia.org
- “Gent op het spoor: stations maken de stad”, meerder auteurs onder redactie van Christiane Van Rijckeghem en Herman Welter, uitgeverij Snoeck Gent/Kortrijk, 2010

De gebruikte stempels

Gent – Eeklo

Voor de verbinding met Eeklo werd in 1862 het station Gent - Eeklo gebouwd. Dat lag rechtover het eindstation van de lijn Antwerpen – Gent.



Station Eeklo te Gent

De eerste stationsoverste van Gent – Eeklo was Lod. Muüls. Toen hij in 1862 controleur werd, volgde Ed. Robiette hem op.

In 1907 kwamen de plannen klaar om het traject tussen de stations Land van Waas en Gent – Eeklo grondig te wijzigen. In 1911 waren ze uitgevoerd. De spoorlijn beschreef een grote boog naar het noorden via het station Oostakker-Lourdes dat op 30 april 1911 werd geopend.

Dat nieuwe tracé had ook tot gevolg dat de stations Gent – Eeklo en Land van Waas werden samengevoegd in Gent-Dampoort/Gand-Porte d'Anvers op de site van het gewezen station Gent – Eeklo. Gelijktijdig met het verleggen van de spoorlijn Gent – Antwerpen kwam de verhoogde spoorwegberm tot stand en als onderdeel daarvan werd in 1909 tussen het Oktroiplein en het Antwerpenplein een spoorwegviaduct met vier boogvormige doorgangen gebouwd waardoor het Dampoortstation niet langer het eindpunt was van de lijn Gent – Eeklo.

Het Dampoortstation verhuisde een laatste maal naar een plaats ten zuiden van de spoorlijn **waar het zich thans noch bevindt.**

Brede rechthoek met afgeronde hoeken, twee types met verschil in hoogte, lettertype en datummidden.

Type I

Hoogte 14 mm EECLOO in schreefloze letters jaar voor het uur,



GAND (EECLOO) / 6 DEC 1886 7 - S
50 c roze (SP11) uitgife 01.08.1882



GAND (EECLOO) / 21 AVR 1887 7 - S
50 c roze (SP11) uitgife 01.08.1882

Type II

17 mm hoogte EECLOO



GAND (EECLOO) / 21 JANV 12 - M
1889
50 c roze (SP11) uitgife 01.08.1882
Hoogte 17 mm EECLOO
uur voor het jaar

Zeshoekige datumstempel Spoorwegstempel met dag, de maand in letters en het jaartal in vier cijfers.
Een opvulblokje in plaats van het uur, blauwe afstempelingen



GAND (EECLOO) / 6 OCTO ... 1889
80 c bister (SP12) uitg. 15.03.1883



GAND (EECLOO) / 21 FEVR ... 1890
50 c roze (SP11) uitg. 01.08.1882



GAND (EECLOO) / 21 AVRIL 1892
50 c roze (SP11) uitg. 01.08.1882
Een lege in plaats van het uur

Zwarte afstempelingen





GAND (EECLOO) / 21 MARS 1891
80 c bister (SP12) uitg. 15.03.1883
op fragment voor spoedzending
(geel etiket) naar Brussel Noord



GAND (EECLOO) / 15 AVRIL 1892
50 c karmijn (SP11a) uitg. 01.08.1882
op fragment voor zending "grote snelheid"
(paars etiket) naar Deinze./ Zwarte stempel op
zegel en blauwe stempel op etiket

Wondelgem

Het station van Wondelgem lag eigenlijk op de spoorlijn Gent – Eeklo – Brugge waarvan het traject tussen de Dampoort en Wondelgem tevens gebruikt werd door de private spoorlijn Gent – Terneuzen. De telegrafische code is FWO.

Het traject Gent – Eeklo werd vanaf 25 juni 1861 uitgebaat. Er waren de stations Gent-Eeklo en Wondelgem die in gemeenschap gebruikt werden met de spoorlijn Gent – Terneuzen.

Het station Wondelgem was tot 1950 het beginpunt van lijn 55 (de zogenaamde Dow-lijn naar de chemische fabriek in Terneuzen) tussen Gent en Terneuzen.

Met slechts 164 opstappende passagiers per weekdag (telling 2007) is het één van België's kleinste bemande stations. Het station werd gesloten voor personen op 3 juni 1984 maar na veel protest heropend op 29 mei 1988. Het was de hele tijd wel blijven functioneren als goederenstation. Een deel van het station is tegenwoordig bewoond.

Rechthoekige stempel met aan onderste segment afgeknotte hoeken

Stempel in drie horizontale banen verdeeld, onderste met afgeknotte hoeken. Bovenaan plaatsnaam en nummer: WONDELGEM N° 1. Onderaan twee open kruisen. Volgorde datummidden: dag, maand in het Frans (3 letters), uur en het jaar in twee cijfers.



WONDELGEM No 1
20 JAN 14 10 / # #
= 20.01.1910 tussen 14 u en
(voor) 15 u
50 c roze en violet (SP35) uitgifte
25.07.1902



WONDELGEM No 1
20 SEP 11 11 / # #
= 20.09.1911 tussen 11 u en (voor)
12 u
25 c groen en rood (SP31) uitgifte
25.07.1902



WONDELGEM No 1
21 JUN 14 10 / # #
= 21.06.1910 tussen 14 u en (voor)
10 u
80 c olijf en bruin (SP39) uitgifte
25.07.1902



Ansichtkaart Wondelgem station , 19.09.1913 naar Gavere.



Brief in spoedbestelling uit postkantoor Gent 3, 21.01.1921 naar Wondelgem.

Port 1 Fr. + 2 x 10 centimes uitgifte 1915

Aankomst: WONDELGEM / 2 NOVE 1921 / # #

Grote rechthoekige datumstempel met datummidden van 13 mm hoogte

Volledig rechthoekige stempel in drie horizontale banen verdeeld. Volgorde datummidden: dag, Franstalige maand in letters, vier cijfers. Voor de wapenstilstand van WO I het jaar in 2 cijfers en dan het uur. Na WO I alleen het jaar in 4 cijfers, zonder uurvermelding. Datummidden 13 mm hoog. Steeds vlekken rond elementen van het datummidden. Onderaan twee open kruisen.



WONDELGEM 30 OCTO 16 -

= 30 oktober 1916 om 2 uur
50 c roze en zwart (SP21)
uitgifte 15.02.1895



WONDELGEM 08 MARS 19 19 # #
= 8 maart 1919 zonder uur
50 c roze en zwart Leuven (nr.144)
uitg. 15.10.1915

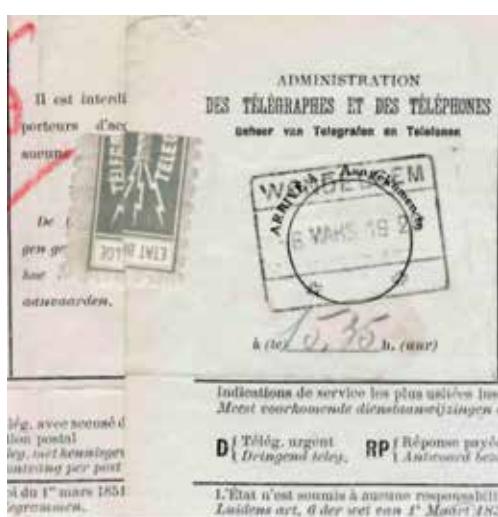


WONDELGEM -7 FEVR 19 22

= 7 februari 1922 zonder uur
2 x 20 c paars koning Albert I (nr.140)
uitg. 15.10.1915



Briefkaart in spoedbestelling uit telegraafkantoor Torhout, 16.02.1913 naar Wondelgem. Aankomst: WONDELGEM No 1 / 16 FEV 19 13 / # # = 16.02.1913 tussen 19 u en 20 u.



Telegram uit Borgerhout naar Wondelgem met spoorwegstempel:
WONDELGEM
-6 MARS 19 20

= 6 maart 1920

Langerbrugge



Het station werd gebouwd door aannemer Gisseleir. Eind de jaren 1920 werd het vergroot.

Speciaal type datumstempel eigen aan de private spoorlijn Gent - Terneuzen

Dubbelcirkelstempel, diameters 20/12,5 mm, met onderaan een vijfpuntige ster.



Grijze stempel

LANGERBRUGGE / 20 SEPT. 84 / ★
80 c bister (SP12) uitgifte 15.03.1883



Het station van Langerbrugge



LANGERBRUGGE / 1^{er} NOV. 99 / ★



LANGERBRUGGE / 4 DEC. 91 / ★

Blauwe stempel

Maand gestempeld in schuine letters

Dag en jaar handgeschreven
Beide op een telegraafzegel 50 c bister

Grote rechthoekige datumstempel met datummidden van 12 mm hoogte

Volledig rechthoekige stempel verdeeld in drie horizontale banen met datummidden: dag, Franstalige maan in letters en jaar in twee cijfers. Onderaan twee open kruisen.



LANGERBRUGGE / 1 SEPT 03 /
#

80 c olijf en bruin (SP39) uitgifte
25.07.1902



LANGERBRUGGE / 13 MAI 14 / # #
50 c roze en violet (SP35) uitgifte
25.07.1902



LANGERBRUGGE / 25 OCTO 04 / # #
2 F okergeel (SP27) uitgifte 15.02.18

Doornzele – Bagatelle

Deze halte is geopend na 02 januari en voor 01 mei 1895. Volgens het spoorboekje van mei 1895 was dit de enige stopplaats op de spoorlijn Gent – Terneuzen die niet open stond voor reizigers. Het private stationnetje lag tussen dat van Langerbrugge en Terdonk – Kluizen. In het begin van de 20^{ste} eeuw vestigde zich er de firma ‘Steyaert & C^{ie}’, gespecialiseerd in gedroogde vetten. In 1921 nam een Antwerpse petroleumfirma ze over en bouwde die om tot een oliebedrijf.

Grote rechthoekige datumstempel met datummidden van 12 mm hoogte

Volledig rechthoekige stempel in drie horizontale banen verdeeld. Bovenaan plaatsnaam met tweede deel in kleiner lettertype: DOORNZELE (BAGATELLE). Volgorde: dag, Franstalige maand in letters en jaar in twee cijfers. Onderaan twee open kruisen.



DOORNZELE (BAGATELLE) / 12 MAI 10 / # #
20 c blauw en bruin (SP30) uitgifte 25.07.1902



DOORNZELE (BAGATELLE) / 19 JUIN 13 / # #

25 c groen en rood (SP31) uitgifte 25.07.1902



DOORNZELE (BAGATELLE) / 25 JUIL 13 / # #

50 c roze en violet (SP35) uitgifte 25.07.1902

Stempel in drie horizontale banen verdeeld, onderste met afgeknitte hoeken. Bovenaan plaatsnaam in het Frans en met centraal tussenpunt: DOORNZEELE•BAGATELLE. Volgorde: dag, Franstalige maand in letters en het jaar in vier cijfers. Onderaan twee volle kruisen met ertussen G.T. als afkorting voor Gent - Terneuzen.



DOORNZEELE•BAGATELLE / 12 AVRIL 1929 / + G.T. +
Fr violet (SP157) uitgifte 1923

Kluizen – Terdonk

Het eerste station bevond zich rechtover de brug over het kanaal Gent – Terneuzen. Het station werd gesloten op 20 februari 1904 en afgebroken om het kanaal een tweede maal te verbreden.



Het station van Terdonk.

Het nieuwe station werd door de aannemer Gisseleire vlakbij het einde van de Dries van Doornzele gebouwd. Het werd geopend op 21.02.1904 en eind de jaren 1920 werd het vergroot.

Voor de internationale roeiwedstrijden op Hemelvaart op Terdonk, legde de Maatschappij Gent – Terneuzen speciale treinen in om de vele toeschouwers te vervoeren.

Speciaal type datumstempel eigen aan de private spoorlijn Gent - Terneuzen

Dubbelcirkelstempel, diameters 20/12,5 mm, met onderaan een vijfpuntige ster. Maand in schuine letters.

Grijze stempel.

Dag en maand gestempeld doch zonder jaar.



CLUYSEN – TERDONCK / 31 JUIL.
/ ★
50 C ROZE (SP11) UITGIFTE 01.08.1882

CLUYSEN – TERDONCK / 2 SEPT.
/ ★
50 c roze (SP11) uitgifte 01.08.1882



CLUYSEN – TERDONCK / 15 FEVR.
91 / ★
80 c bister (SP12) uitgifte 15.03.1883
Lichtblauwe stempel met
handgeschreven jaar.



CLUYSEN – TERDONCK /17/6/2 / ★
80 c zwart op bister (SP24) uitgifte 15.02.1892



CLUYSEN – TERDONCK /29/5/2 / ★
90 c zwart op rood (SP25) uitgifte 24.02.1902



CLUYSEN – TERDONCK /31/10/00 / ★ op brief naar Gent, met $3 \times 10 + 5 = 35$ c. Tarief voor expressbrief

Ertvelde

Het station van Ertvelde werd gebouwd op het grondgebied van het gehucht Rieme door de aannemer Gisseleir.

Eind de jaren 1920 werd het vergroot net als de meeste stations op de spoorlijn Gent - Terneuzen. De nog goed als dusdanig herkenbare stationsgebouwen uit die tijd worden nu (2009) gebruikt door de technische diensten van de gemeente Evergem waartoe Ertvelde tegenwoordig behoordt.

Toen werd ook een zijspoort aangelegd tot op de terreinen van het chemiebedrijf Kuhlman. Purfina, een dochteronderneming van Petrofina, nam een raffinaderij over in Rieme en begon in 1930 met het uitbouwen aan Palmafina voor olie, vetten en hun afgeleide producten. Ook hier was en is er een aansluiting vanuit de fabriek met de spoorlijn G-T.



Station van Ertvelde (eigen foto).

Speciaal type datumstempel eigen aan de private spoorlijn Gent - Terneuzen

Dubbelcirkelstempel, diameters 20/12 mm, met onderaan een vijfpuntige ster. Maand in schuine letters. Datummidden volledig gestempeld.



ERTVELDE / 14 NOV. 80 / ★



ERTVELDE / 18 AOUT ... / ★
10 c zwart op bruin (SP15) uitg. 01.02.1896
Stempels zonder de invulling van het
jaartal



ERTVELDE / 13 MARS 83 / ★



ERTVELDE / 2 OCT. ... / ★
20 c ultramarijn (SP17) uitg. 18.02.1895



ERTVELDE / 26 Janvier 95 / ★
80 c citroengeel (SP12b) uitgifte
15.03.1883



ERTVELDE / 24 Juin 97 / ★
10 c bruin (SP7) uitgifte 01.05.1886
Datummidden met de hand ingevuld

Zelzate

Station Zelzate is een spoorwegstation langs lijn 55 (Gent - Terneuzen), lijn 55A (Zelzate - Eeklo) en lijn 77 (Zelzate - Sint-Gillis-Waas naar Moerbeke over het kanaal Gent – Terneuzen).

Wegens verbreding en uitdiepingwerken van het kanaal Gent – Terneuzen in de jaren 1874 – 1882, werd de brug voor weg- en spoorverkeer in Zelzate vernieuwd. Na elk van de twee wereldoorlogen gebeurde een vernieuwing van de brug daar die telkens beschadigd was.

Op het einde van de 1^{ste} wereldoorlog in 1918 haalden de Duitsers het hele machinepark van de spoorweg uit de werkplaats. Na de wapenstilstand begon onmiddellijk de heropbouw zodat in maart 1919 de spoorlijn opnieuw kon gebruikt worden.

Bij de overname van de spoorlijn Gent – Zelzate voor de Belgische staat door de NMBS, werd het werkhuys in Zelzate afgeschaft. Dat van Gent nam het werk over.

In de jaren 1960 werd het kanaal Gent-Terneuzen verbreed en gedeeltelijk verlegd in Zelzate en Sluiskil. In Zelzate kreeg de spoorlijn vanaf 1965 een nieuw, meer westelijk tracé en een nieuw meer westelijk gelegen station.

Vanaf 11 september 1961 was er geen reizigersverkeer meer in Zelzate.

Brede rechthoek met afgeronde hoeken

Zonder jaartal of uur en vervangen door blokjes na dag en maand (in letters)



SELZAETE / 31 ... AOUT

90 c zwart op rood (SP25) uitg.
24.02.1902



SELZAETE / 6 ... NOV ...

20 c zwart op ultramarijn (SP17) uitg.
18.02.1895



SELZAETE / 4 ... SEPT ...

80 c zwart op bister (SP24) uitg.
15.02.1896



SELZAETE / 31 ... AOUT

90 c zwart op rood (SP25) uitg.
24.02.1902 1

SELZAETE / ... 20 NOV ...

60 c violet en rood (SP37) uitg.
25.07.1902



SELZAETE / 16 ... OCTO ...

Fr paarsbruin (SP26) uitg. 15.11.1897



SELZAETE / 22 AOUT 1894

80 c bister (SP12) uitg. 15.03.1883

SELZAETE / 25 SEPT 1902

90 c zwart op rood (SP25) uitg.
24.02.1902



SELZAETE / 10 OCTO 1902

50 c roze (SP21) uitg. 15.02.1895

Zeshoekige datumstempel

Volledig rechthoekige stempel in drie horizontale banen verdeeld. Bovenaan plaatsnaam in het Frans: SELZAETE. Volgorde: dag, dan de maand in letters, het uur en jaartal in twee cijfers. Datummidden 14 mm hoog. Onderaan twee open kruisen. Zwarte afstepelingen.



SELZAETE / 30 AOUT 19 05 / # #

= 30 augustus 1905 om 19 uur
50 c roze en violet (SP35) uitg. 25.07.1902

SELZAETE / 24 DECE 19 03 / # #

= 24 december 1903 om 19 uur
10 c bruin en grijs (SP28) uitg. 25.07.1902

Sas-van-Gent

Dit was het eerste station op Nederlands grondgebied als men vanuit Gent vertrok. Het bestond al voor 1872 toen er een aansluiting gelegd werd naar de Zeeuwsche Suikerfabriek N.V. Station Sas van Gent: geopend op 1 april 1869; gesloten op 15 april 1939. Het gebouw dateerde uit 1869 en werd in de jaren 1909 – 1911 vergroot. Geografische verkorting: Svg. Het stationsgebouw werd in 1967 gesloopt en vervangen door een klein dienstgebouw.

Volgens gegevens uit oktober 1948 behandelde het station Sas-van-Gent de diensten waardezending, colli, wagenladingen, veevervoer, aansluitingen op de buurtspoorwegen en lijkenvervoer.



Station van Sas van Gent. (Coll. Kees Vermeulen)

Speciaal type datumstempel eigen aan de private spoorlijn Gent - Terneuzen



SAS-DE-GAND / 8 MAI / ★
Dubbelslag van de stempel
10 c bruin (SP1) uitgave 01.05.1879



SAS-DE-GAND / 10 DEC. / ★
voorzien van een grotere controlestempel
20 c blauw (SP9) uitgave 01.05.1886

Zwarte dubbelcirkelstempel, diameters 19/12,5 mm, met onderaan een vijfpuntige ster. Maand in schuine letters. Stempels alleen gekend zonder de invulling van het jaartal. Rechthoekige datumstempel. Zwarte inkt.



SAS DE GAND / 2 MAI 03 / # #
80 c zwart op bister (SP24) uitg. 15.02.1896



SAS DE GAND / 19 DECE 03 / # #
20 c blauw en bruin (SP30) uitg. 25.07.1902

Volledige rechthoekige stempel in drie horizontale banen verdeeld. Maand in letters en jaartal in twee cijfers. Onderaan twee open kruisen.



Waterige inkt
SAS DE GAND / 8 JUIN 03 / # #
80 c zwart op bister (SP24) uitg. 15.02.1896



Zwarte inkt
SAS DE GAND / 21 JUIL. 08 / # #
1 Fr violet en oranje (SP41) uitg.
25.07.1902



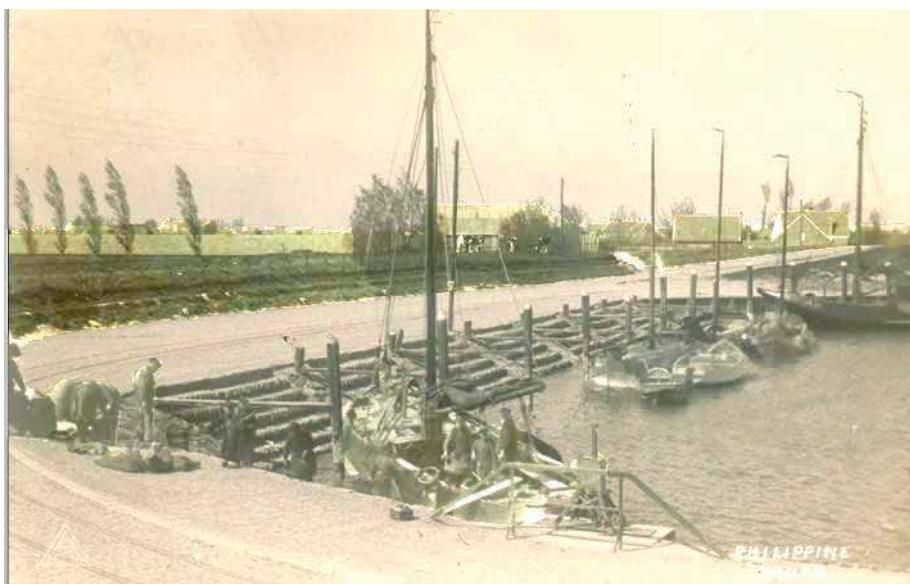
SAS DE GAND / 21 MARS 13 / # #
10 c bruin en grijs (SP28) uitg.
25.07.1902

Philippine

Het station van Philippine stond er in de periode 1869-1960 en lag 5 km ten oosten van de dorpskom. De stopplaats Philippine werd geopend op 1 april 1869 en gesloten op 15 april 1939. Ze had als geografische afkorting Pl.

In 1870 werd een los- en laadkaai voor het suikerbietenvervoer gebouwd. Tijdens de jaren 1888 – 1889 werd er een losspoor en een verhoogde laadplaats aangelegd voor het mosseltransport, de delicatessen van nog steeds veel restaurants in Philippine.

De weegbrug werd in 1908 vervangen door een grotere. De oude weegbrug werd overgebracht naar Sluiskil-brug.



De haven van Philippine.

Volgens gegevens uit oktober 1948 behandelde het station Philippine volgende diensten: spoedzendingen, waardezendingen, colli en wagenladingen. Het stationsgebouw werd in 1961 afgebroken.

Op de internationale spoorlijn Gent – Terneuzen werden Belgische spoorwegzegels gebruikt, ook in de Nederlandse stations en stopplaatsen of haltes. De afstempelingen zijn van Belgische types.

Speciaal type datumstempel eigen aan de private spoorlijn Gent - Terneuzen

- Blauwe dubbelcirkelstempel, diameters 20/12,5 mm, met onderaan een vijfpuntige ster. De zending op 14 november 1879 werd nog eens voorzien van een grotere controlestempel.

- Volledige rechthoekige stempel in drie horizontale banen verdeeld. Maand in letters en jaartal in twee cijfers. Onderaan twee open kruisen. In literatuur vermeld nog tot in 1921.



PHILIPPINE / 14 NOV. 79 / ★
80 c oranje (SP5) uitg. 01.05.1879



PHILIPPINE / 10 JANV. 06 / # #
20 c blauw en bruin (SP30) uitg.
25.07.1902



PHILIPPINE / 18 JANV. 06 / # #
50 c roze en violet (SP35) uitg. 25.07.1902

Sluiskil – brug en Sluiskil

Tussen Gent en Sluiskil-brug liep de spoorlijn G-T op de linker kanaaloever en tussen Sluiskil en Terneuzen op de rechter. Om het kanaal Gent – Terneuzen over te steken, begon de maatschappij G-T in mei 1866 een spoorwegbrug te bouwen, Sluiskil-brug, die in 1868 in gebruik werd genomen. Als eigenaar moest de maatschappij Gent – Terneuzen instaan voor het onderhoud van het traject van Wondelgem tot Sluiskil-brug, de brug en de halte daarvoor. De maatschappij Mechelen – Terneuzen beheerde het traject Sluiskil – Terneuzen en de stations op de rechteroever van het kanaal Gent – Terneuzen.

Sluiskil-brug was een stopplaats geopend op 1 april 1869 en gesloten op 15 april 1939. Ze had de geografische afkorting Slub. Op 11 april 1907 werd een nieuwe brug in Sluiskil in gebruik genomen. Om daarvoor een goede aanloop te hebben, moest de spoorlijn over ongeveer 2 km verlegd worden en werd er een nieuw station gebouwd. Door de verbreding van het kanaal van Gent naar Terneuzen is het station dat op 100 m. afstand van de verkeer- en spoorbrug stond (westzijde kanaal) omstreeks 1965 afgebroken. Waar het station stond is nu dus ook kanaal.

Mei 1940 deden terugtrekkende Franse troepen de brug springen. Half november 1942 werd de brug in Sluiskil terug bruikbaar tot de Duitsers ze begin september 1944 opbliezen. Eind 1948 was ze terug hersteld.

Volgens gegevens uit oktober 1948 kon men in Sluiskil-brug terecht voor spoedzendingen, colli, wagenladingen, aansluiting op de buurtspoorwegen, veevervoer en lijkenvervoer.

Het station Sluiskil stond ter beschikking voor reizigersvervoer, bagage, spoedzendingen, waardezendingen, colli, aansluiting op de buurtspoorwegen, wagenladingen, veevervoer en lijkenvervoer. De oude weegbrug van Philippine werd in 1908 overgebracht naar Sluiskil-brug. Het stationsgebouw stond er van 1880 tot 1967.

Sluiskil was geopend 1 april 1869 en gesloten 7 oktober 1951. De geografische verkorting was Slu.

Rechthoekige datumstempel

Volledige rechthoekige stempel in drie horizontale banen verdeeld. Maand in letters en jaartal in twee cijfers. Onderaan twee open kruisen.

Blauwe afstempelingen



SLUYSKILL-PONT / 27 JUIN / # #
35 c grijs (SP63) uitg. 20.12.1915

Zwarte afstempelingen



SLUYSKILL-PONT / 11 JUIL 08 / # #
10 c bruin en grijs (SP28) uitg. 25.07.1902



SLUYSKILL-PONT / 20 MAI 21 / # #
4 Fr smaragdgroen (SP122) uitg. juni 1920

Terneuzen



Terneuzen ligt aan het noordelijke uiteinde van het kanaal Gent – Terneuzen, waar dit kanaal in de Westerschelde aansluit. In Terneuzen moest de spoorlijn doorlopen tot in de buitenhaven zodat de goederen rechtstreeks uit de schepen op de treinen konden geladen worden of omgekeerd. De maatschappij Mechelen – Terneuzen moest zelf voorzien in de nodige los- en laadinstallaties. Bij het inrijden van de volledige spoorlijn Mechelen – Terneuzen op 26 augustus 1871 had men 100 m kade aan het zeekanaal. In 1946 was dit reeds toegenomen tot 1440 m. Het station van Terneuzen (1871-1981) lag in de Feijterstraat. De geografische verkorting is Tnz.

Rijkswaterstaat verzorgde vanaf 1922 de aanleg en onderhoud van de kaden in de haven. De sporen waren eigendom geworden van de Nederlandse staat. Maar de uitbating en het onderhoud van de spoorlijn werd verder verzorgd door de Maatschappij Mech.-Terneuzen.

Volgens gegevens van oktober 1948 bestonden in Terneuzen de diensten voor spoedzendingen, waardezendingen, reizigersvervoer, bagage, colli, wagenladingen, aansluiting op de buurtspoorwegen en lijkenvervoer.

Het was van 1 april 1869 tot 7 oktober 1951 een station aan het eindpunt van zowel de spoorlijn 54 Mechelen – Terneuzen (68 km; periode 1871 - 1951) als de spoorlijn 55 Gent – Terneuzen (30,905 km; periode 1869 – 1939). De eerste spoorlijn is nu opgebroken, de andere lijn 55 wordt enkel nog gebruikt voor goederen tussen Dow Chemical en Gent.

Zeshoekige datumstempel

Belgisch type spoorwegstempel; maand in letters, jaartal in vier (18..) of twee cijfers (19..)

Blauwe afstempelingen



TERNEUZEN / 22 AVRIL 18

TERNEUZEN / 7 JUIN 18

Beide met een zwarte controlestempel

M^{IN} DES CH. DE FER. POST. ET TÉL. • CONTRÔLE DES RECETTES ET DES MATIÈRES •
Beide 80 c bister (SP12) uitgegeven 15.03.1883.



TERNEUZEN / 5 SEPT 02
10c zw/bruin (SP15) uitg. 1.2.1896



TERNEUZEN / 20 NOV 02
80c zw/bister (SP24) uitg. 15.2.1896



TERNEUZEN / 19 MAI 04
60c violet en rood (SP37) uitg. 25.7.1904

Zwarte afstempelingen



TERNEUZEN / 31 DEC 08
10 c bruin en grijs (SP28) uitg. 25.07.1902