



CLUB PHILATÉLIQUE BRAINOIS

Avril
2013 - 471
Tirage : 80 exemplaires



Prochaines réunions

LES DIMANCHE 21 AVRIL 2013
ET 6 MAI 2013, DE 9 H 30 A 11 H 30

Sommaire

Page	1 - En direct du Secrétariat
	2 – Jeux-Concours
	3 – Agenda
	4 – Etude : Le Nord-Belge (suite)
	11 - Organigramme du C.P.B.
	12 - Réalisation inter-membre
	□ □ □ □ □

En direct du Secrétariat,

La bourse philatélique d'Anvers m'a permis de constater qu'il y avait beaucoup de philatélistes néerlandophones. Ceci est un constat personnel, pourquoi ?

Il ressort de cette visite que le timbre oblitéré revient en force, je pense que l'intérêt de rechercher devient plus important que d'acheter (bêtement) les pièces manquantes.

La remarque des marchands que j'ai côtoyés était : trouver un timbre belge oblitéré devient un véritable parcours du combattant.

Messieurs les dirigeants philatélistes, pensez donc à nous qui recherchons vainement du timbres belges oblitérés (depuis l'euro)

Bonne pêche et à bientôt

Votre Secrétaire
W. Cloquet



Jeux Concours 2013

7ème épreuve. 5 points par réponse exacte.

SENIORS.

- 471.1 Poème écrit en 1900
 a) Titre du poème ?
 b) Nom du poème ?
 c) Nom du compositeur de la musique ?
 d) Nom du personnage du poème ?
 e) N° de mon premier timbre ?
- 471.2 L'axe du choeur n'est pas exactement dans le prologue de celui de la nef principale
 a) Il s'agit de l'église ?
 b) Localité ?
 c) N° du timbre ?
- 471.3 Je suis né en Rhénanie
 a) Mon nom ?
 b) La date, le mois, l'année ?
 c) La localité ?
 d) N° du timbre de cette personne ?
- 471.4 Bruxelles, un commerçant est retrouvé assassiné
 a) L'année ?
 b) Pourquoi le meurtre ?
 c) N° du timbre ?

□ □ □ □ □

A remettre ou renvoyer pour le 5 mai 2013 au plus tard à
Mme Cotton, Av. Capitaine Mercer, 24 à 1410 Waterloo.

□ □ □ □ □

Réponse de l'épreuve numéro 5 :

- 469.1 - a) Gaston Lagaffe
 b) Timbre n° 2484
- 469.2 - a) Timbre n° 1460
- 469.3 - a) Timbre n° 1893

□ □ □ □ □

Classement et points :

Madame Caroline	0 points	35 points
Mr Bosse J-C.	10 points	90 points
Mr Flamand C.	20 points	115 points
Mr Lambert M.	15 points	70 points

□ □ □ □ □

Cotisation

Pour 2013 la cotisation est de 10,00 € à verser sur le compte du C.P.B. n°
IBAN : BE84 0010 0348 0659



AGENDA

Lundi 1^{er} avril 2013, de 9 à 16 heures

28^{ème} Bourse d'échange

INDBE (Ecole Normale) rue des Postes 101 à Braine-le-Comte
Philatélie, numismatique, cartophilie

Parking, buvette, petite restauration, entrée gratuite, bienvenue à tous.
□ □ □ □ □

Dimanche 7 avril 2013, de 9 à 16 heures

8^{ème} Bourse d'échange

Salle communale, Rue Defalque 6 à 1490 Court-Saint-Etienne
Philatélie, marcophilie, numismatique et cartophilie

Buvette, petite restauration, entrée gratuite, bienvenue à tous
□ □ □ □ □

Samedi 20 avril 2013, de 9 à 16 heures

14^{ème} bourse d'échange

Salle Concordia, Av. Henri Conscience 158 à 1140 Evere
Philatélie, numismatique, cartophilie, télécartes, etc

Entrée et parking gratuits

Accessibilité : bus 64—65, arrêt : Notre-Dame
□ □ □ □ □

Dimanche 21 avril 2013

21^{ème} Bourse internationale

Hall Omnisports d'Auvelais, rue du Pont Ste Maxence de Sambreville

Entrée : 1,00
□ □ □ □ □

Dimanche 28 avril, de 9 à 16 heures

12^{ème} Bourse des collectionneurs

Vente d'un duostamp spécial de Florennes

Salle de l'Institut St. Joseph, rue de Corenne 1 à Florennes

Entrée : 1,50 € y compris une consommation (voir tarif)

Le C.R.T.S. sera présent

□ □ □ □ □

Dimanche 5 mai 2013, de 9 à 16 heures

Bourse toutes collections

Ecole St. Luc à Mons
□ □ □ □ □

LE SAVIEZ-VOUS

Bpost - les heures d'ouverture :

Contact-Center : A partir du 1^{er} février, ce service est joignable tous les jours ouvrables par téléphone de 9 à 12 h 15 et de 14 à 17 heures.

Philaboutique Malines : tous les jeudis de 11 à 13 h et de 14 à 16 heures.

Philaboutique Bruxelles : tous les jours ouvrables sauf le jeudi de 10 à 13 h et de 14 à 17 heures.

LE NORD BELGE (suite du flash465)

Des données qui précèdent, extraites du rapport présenté par le Conseil d'administration à l'Assemblée générale du 22 mai 1942, il apparaît clairement qu'il n'est nullement question, pour le Nord Belge, d'une fin de concession en date du 10 mai 1940, d'une coïncidence fortuite avec le début de l'invasion allemande et encore moins, du choix du 10 mai 1940 par les autorités militaires allemande afin de profiter de la désorganisation des services ferroviaires belges, consécutive à la reprise des lignes du Nord !

Les auteurs qui, certainement de bonne foi, ont énoncé ou seulement suggéré ces notions sont dans l'erreur la plus totale.

Tous les agents du Nord-Belge eurent le choix :

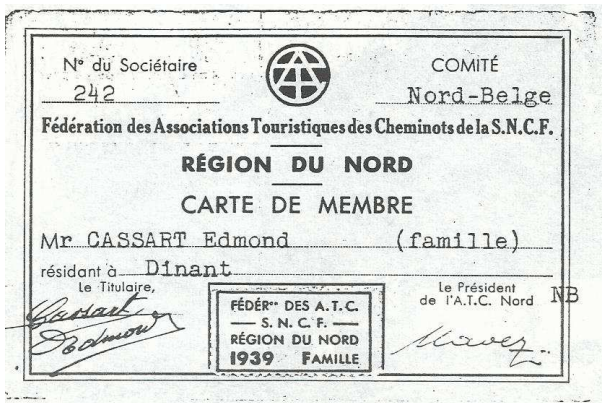
- ou être repris par la Compagnie du Nord (française)
- ou être incorporés à l'effectif de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, dans des grades souvent supérieurs, il faut le reconnaître, afin d'aligner leurs salaires avantageux sur les barèmes plus modeste de l'Etat belge.

Le personnel

Que certaines familles gardent, un esprit "conservateur", c'est heureux !

Des documents sortis des tiroirs aux souvenirde l'un des leurs a fait carrière au Nord-Belge on y découvre :

- carte d'identité qui permet au porteur de circuler gratuitement sur le réseau Nord-Belge
- livret de mobilisation civil
- règlement de la Caisse des Retraites
- carte de membre, grâce à ce document, épouse et enfants de l'agent profite d'importantes réductions lorsqu'ils voyagent sur les lignes célèbres



Enfin, pour l'anecdote sociale, nous mentionnerons la circulation du " train économat " qui, partant le lundi de Kinkempois où se trouvait basé le magasin central - une grande surface avant la lettre, réservée aux cheminots - s'arrêtait dans toutes les stations, suivant un horaire strict, se garant pour la nuit (le personnel disposait de couchettes) et rentrant à sa base en fin de tournée, après que les ménagères eussent pu s'approvisionner et passer leurs commandes pour le passage suivant.

Le paternalisme, prisé par les dirigeants du Nord-Belge, présentait des avantages et des inconvénients :

- service médical gratuit auprès du médecin agréé par la Compagnie
- cités de maisons à loyers symboliques, mais qui plaçaient les locataires à la merci des services commandés ex-abrupto
- abonnements gratuits pour les écoliers
- billets gratuits à volonté pour les déplacements vers les marchés et les visites de proches parents
- affiliation à un syndicat unique (SANB)
- distribution de bonus à cette époque où l'on ignorait les pécules de vacances et le treizième mois, en fonction de cotes d'appréciation fournies par les chefs immédiats (système certes qui pouvait conduire à l'arbitraire puisqu'il était même de bonne mise, pour les cols blancs de l'inspection de se faire voir à la messe dominicale de la paroisse du Longdoz)
- et pourtant, rares étaient ceux qui se plaignaient de leur sort. Ce sont là des procédés révolus, ils valent néanmoins la peine d'être évoqués.
- des chaufferettes-bouillottes étaient mises à la disposition des voyageurs dans les trains, durant l'hiver. A certains arrêts, refroidies, elles étaient remplacées par d'autres biens chauds !

Parmi les différentes fonctions des agents du Nord-Belge, nous reteindrons la garde-barrière, celle-ci est souvent l'épouse d'un agent du Nord-Belge, elle devait corner à l'approche des trains, avertir de la moindre anomalie, agité un drapeau blanc qui signifiait " passage libre ". Quant à ses prestations, c'était du premier train du matin jusqu'au dernier du soir, le tout, en 1900, pour un salaire journalier de 30 centimes.

Locomotives

Lorsque l'on pense " Nord-Belge ", il faut, bien sûr, s'occuper du matériel roulant et, en premier lieu, des divers types de locomotives qui ont sillonné nos régions.

C'est peu après son installation à Seraing, que John Cockerill a dû faire placer à ses frais son premier raccordement vers Renory.

Il y avait alors, dans la région liégeoise, trois constructeurs de locomotives :

- John Cockerill
- Saint Léonard
- les Ateliers de la Meuse.

Entre 1836 et 1956, en quelque 120 ans, 10.000 locomotives furent construites dans le bassin liégeois.

A retenir notamment :

- la " Stephenson " (N° 22) construite en 1846 par le Nord-Français et cédée au Nord-Belge

- la " Tacite " (N° 52) construite en 1848 par Saint Léonard pour le Nord-Belge, elle circula sur la ligne Namur-Liège.

- la " Statte " une locomotive de gare construite en 1877

- la 329, livrée par Cockerill en 1902, avec des roues d'un diamètre de 1,75 m, ces locomotives pouvaient atteindre des vitesses de 110 km/h. elles remorquaient les trains internationaux Paris-Cologne ainsi que certains trains lourds à voyageurs.

- la 636 à quatre essieux accouplés, fabriquées par Cockerill et les Ateliers de la Meuse, elle assurait la remorque des trains de marchandises entre Liège et Flémalle, vu la quantité d'établissements industriels dans cette région

- la 83 ex-VIb badoise affectée à Kinkempois, puis à Namur avant 1940, enfin à Statte sous l'occupation et finalement à Visé après la guerre

- enfin, il y eut les puissantes " Ten Coupler " qui assuraient les manœuvres lourdes. La S.N.C.B. les affecta aux services des allèges sur les plans inclinés de Liège et aux services de débranchement dans le triage d'Anvers-Nord.

La conduite

Voyons maintenant à quelles contraintes de roulage étaient soumis les conducteurs de locomotives.

Ils doivent obtempérer aux indications qui leur sont fournies par une signalisation bien particulière qu'avait adoptée la Compagnie du Nord. Ce sont ces signaux qui, seuls, autorisent les convois à s'avancer sur le réseau parfois fort complexe des gares

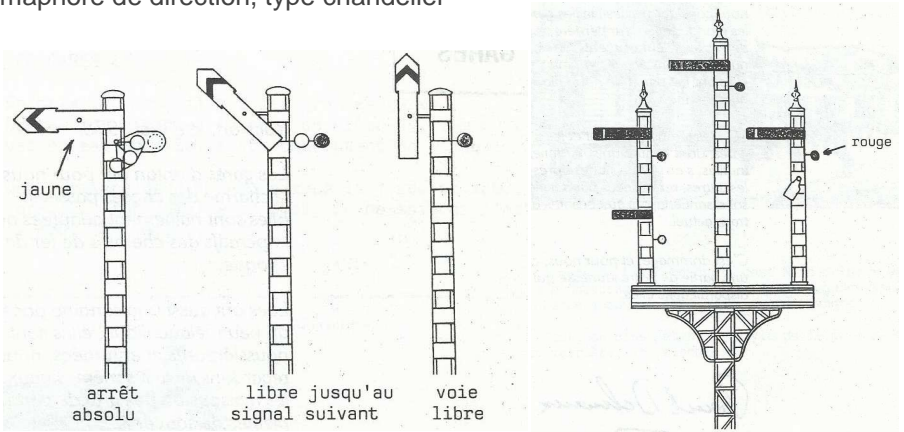
Quelques mots au sujet des signaux " Nord-Belge " :

- au début, le blanc voulait dire " voie libre " et le vert, il signifiait " avertissement ". Plus tard, avec l'apparition de l'éclairage électrique, le blanc fit place au vert qui, lui, fut remplacé par le jaune.

- Le voyant - blanc et vert au début - est monté horizontalement quand il est placé à la distance normale de 800 à 900 mètres du signal d'arrêt absolu que précède l'indicateur. Il est monté sur sa diagonale, quand il n'a pu être installé qu'à une distance inférieure à la distance normale.

- le signal carré d'arrêt absolu porte un voyant de forme carrée, dont une face est peinte en damier rouge et blanc.

- une nouvelle signalisation belge remplaça progressivement la précédente par :
- sémaphore avertisseur
- sémaphore de direction, type chandelier



Les gares

En premier lieu, il y a les grandes gares :

- comme par exemple, la gare de Liège-Guillemins, une gare Etat, avec bureau Nord-Belge et co-contractant de l'Etat. Une première gare en bois exista là jusqu'en 1863. La seconde, fut démolie en 1956. Une troisième fut construite suite à l'apparition des lignes TGV.

- la gare de Liège-Longdoz - gare Nord-Belge - avec bureau Etat co-contractant du Nord-Belge qui fut inaugurée le 27 mai 1877 et maintenue jusqu'en 1971. C'est, en plus petit, le style de la gare de Paris-Nord, avec sa verrière et son clocheton.

En 1884, un événement de grande importance intervient sur la section de Bas-Oha, sur la ligne de Namur à Liège. Une décision est prise pour remplacer la gare de Huy, jusqu'alors en impasse.

Cette situation invraisemblable retenait l'attention de la Compagnie depuis 1875, mais celle-ci soupçonnait de grandes difficultés géologiques, une dépense considérable et des contraintes de longue durée pour la population en raison de l'obligation d'interrompre tout trafic, une mesure qui exigeait l'accord des autorités belges. Aussi fut-il décidé de laisser, provisoirement, ce projet en sommeil.

Lorsque les travaux débutèrent, un éboulement vint, le 9 décembre 1886, obstruer la tête du tunnel, côté Liège, et la circulation des trains fut totalement supprimée jusqu'au 21 janvier 1887.

La nouvelle station de Huy se trouvait alors située entre le tunnel de Statte (long de 300 mètres avec voie unique à quatre rails) et le tunnel vers Ampsin, long de 380 mètres. Jusqu'en 1914, une machine de réserve était stationnée à Statte, une autre à Huy.

- la gare de Namur, grand carrefour ferroviaire du pays. Agrandie en 1864, elle fut commune pour l'Etat et la Compagnie du Grand-Luxembourg, tout en abritant une section du Nord-Belge.

- la gare de Mons, une gare d'Etat construite de 1865 à 1870, là, le bureau du Nord-Belge n'a jamais disposé d'oblitérateurs spécifiques et il a dû utiliser les cachets de l'Etat.

- la gare d'Erquelines, une gare Nord-Belge avec entrepôt pour marchandises créée en 1856.

En avril 1860, débuta un important programme de reconstruction de ponts, il s'agissait en l'occurrence de ceux situés entre Erquelines et Charleroi, une section sur laquelle le tracé traversait quinze fois la Saulne, et ce, sur quinze ponts en bois. Tous furent reconstruits en fer, entre 1860 et 1863.

- la gare de Dinant, sur la ligne de Givet à Namur reçut une architecture particulière.

Entre la frontière et Dinant, se situe le château de Freyr, remarquable par ses jardins dessinés par A. Le Nôtre, sur le modèle des célèbres jardins de Versailles.

Freyr jouit d'un microclimat qui a été favorable au développement d'une orangerie. Le château obtint de la Compagnie du Nord-Belge l'installation d'un point d'arrêt sur la ligne Givet-Dinant-Namur, proche du château.

Comme il ne disposait d'aucun raccordement, les caisses d'oranges étaient, au moment de la récolte, amenées à ce point d'arrêt par chariot, puis par camions, et ensuite transbordées sur wagons des chemins de fer.

Au château, on utilisait une marque d'estampille qui était apposée sur les documents administratifs accompagnant les chargements de caisses d'orange en provenance du château. Du point d'arrêt, les caisses étaient amenées à la gare de Waulsort.

De grands ouvrages d'art furent construits entre Hastière et Namur en 1863 : 3 tunnels d'une longueur totale de 560 mètres.

Que dire, alors, de la gare de Val-Saint-Lambert, près de Seraing, avec un monumental double escalier, bien nécessaire pour l'accès aux quais qui se trouvaient en contrebas de la route.

Enfin, il y a toutes ces petites gares, construites toutes dans un même style :

- rez-de-chaussée réservé au service de la gare
- appartement du chef de gare et de sa famille, à l'étage
- auvent traditionnel du côté des voies
- sur le côté, un jardinet et un bout de prairie où l'on mettait le linge à blanchir.

- la gare de Godinne, dont l'importance est due à l'exploitation des forêts proches, le bois étant amené à la gare par chariot

Les oblitérations

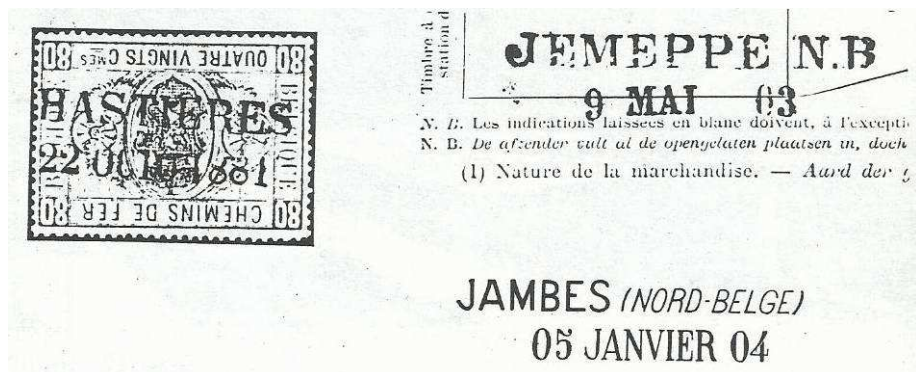
Pour le bonheur des philatélistes et des marcophiles, les gares étaient pourvues d'un matériel d'estampillage et d'oblitération que le personnel apposait sur les documents de service.

Comme nous l'avons déjà écrit, certaines gares étaient constituées de sections mixtes qui desservaient tant les lignes de l'Etat que celles du Nord-Belge. La gestion de ces gares mixtes était assurée par du personnel "Etat" ou par des agents du Nord-Belge.

Dans ces stations mixtes, le personnel Nord-Belge utilisait, en général, les cachets particuliers à cette compagnie. Ces derniers présentent une très grande variété de types - plus de 30 répertoriés d'après Y. Cassart - avec indications de service, encadrements, ornements et encres de couleurs diverses.

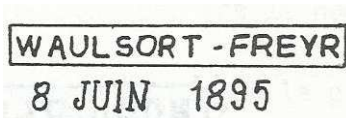
Ci-après, quelques exemples que nous avons rencontrés, mais la liste est loin d'être complète :

Type ancien



a) griffe bilinéaire non encadrée portant : nom de la gare, date (jour, mois, millésime complet ou abrégé)

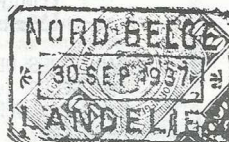
Rencontré avec petits ou grands caractères. Parfois, le nom est encadré avec date, parfois, sans date.



b) cachet, rectangulaire de dimensions fort variables : en haut, NORD-BELGE, en exergue, nom de la gare, au centre, jour, mois, millésime dans un cartouche central pourvu de deux arcs de cercle latéraux ou le cartouche est remplacé par des parenthèses angulaires



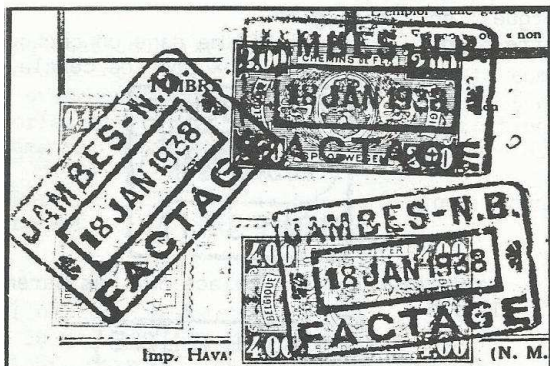
On découvre des éléments décoratifs de part et d'autre du rectangle central



Grand chiffre au lieu d'éléments décoratifs

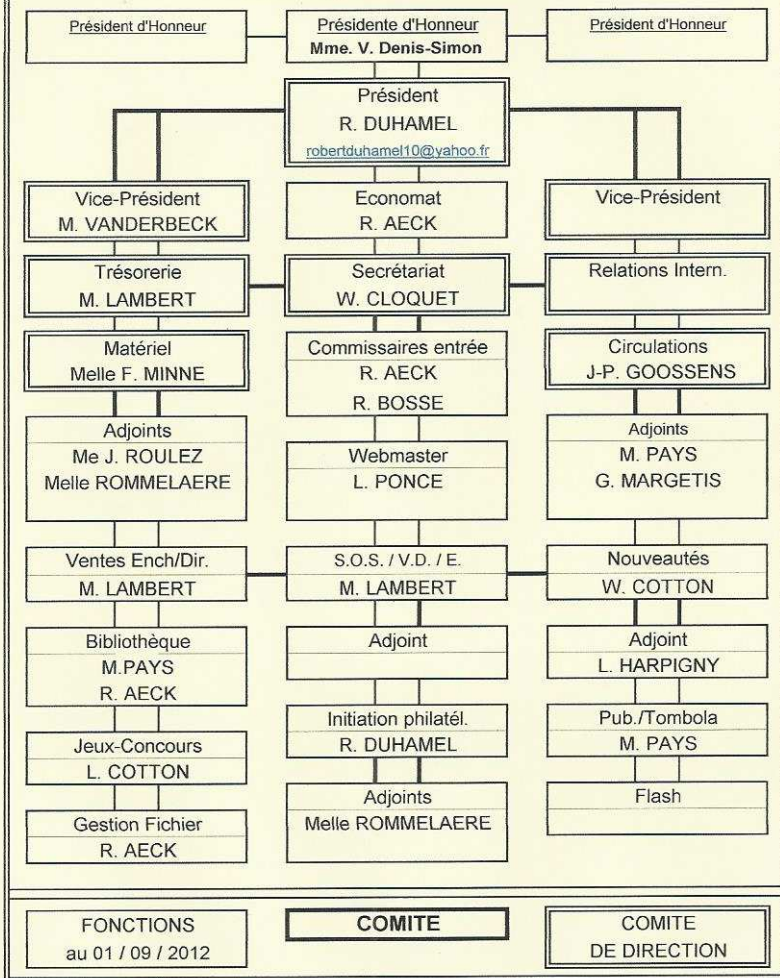


c) cachet rectangulaire portant : en haut, le nom de la gare, au centre, la date, en exergue, FACTAGE, MARCHANDISES, CARRIERES DE DAVE? VOYAGEURS, RACT VAL BENOIT. (Liste non exhaustive)



A suivre ...

1.1.- ORGANIGRAMME du C.P.B.



Adresses utile :

Président Robert DUHAMEL
Av. des Erables, 14 1420 Braine-l'Alleud
E-mail : robertduhamel10@yahoo.fr

Secrétaire William CLOQUET
Av. des Erables, 11 1420 Braine-l'Alleud
Téléphone : 02 384 70 63

Trésorier Michel LAMBERT
Av. J. Bonaparte, 12 1420 Braine-l'Alleud
Téléphone : 02 385 12 76

N° de compte bancaire du C.P.B. : IBAN BE84 0010 0348 0659

Réalisation inter-membre du 21 avril 2013 - 471

Lot n°		N° Catalogue.	Etat	c/c €	P.dép.€	Remarques	Vendu
1	Belgique		xx	3,00	0,60	Cates thémabelga	
2	"		xx	12,50	2,00	Cartes Rubens	
3	"		⊙	100,00	15,00	Expo.phila.1958	
4	France		⊙	4,80	1,00	Thé.jean de la Font.	
5	"	BF 3175/3179	xx	9,00	2,25		
6	"	BF 3200/3204	xx	20,00	5,00		
7	"	BF 3234/3236	xx	70,00	17,50		
8	"	BC 3221	xx	20,00	5,00		
9	"	BC 3031	xx	10,00	2,50		
10	"	BC 3065 A	xx	15,00	3,15		
11	"	BC 3215 A	xx	12,00	3,00		
12	"	BF 3248/3250	xx	12,00	3,00		
13	"	BF 3228	xx	2,75	0,70	The. BD	
14	"	BF 3269/3278	xx	6,00	1,50	Thé. Bateaux	
15	Belgique	Carnet 30	xx	5,00	1,25		
16	"	NA 7	xx	2,50	0,65		
17	"	BF 85	xx	2,25	0,60		
18	"	BF 83	xx	23,00	5,75		
19	"	BF 81	xx	10,00	2,50		
20	"	BF 81	xx	20,00	5,00		
21	"	810 A	xx	53,00	13,00		
22	Répu.démo. Congo	BL 22	xx	4,00	0,50		
23	"	676/683	xx	7,50	1,00		
24	"	785/794	xx	85,00	10,00	Thé.faune	
25	"	800/802	xx	3,75	0,50	UNICEF	
26	"	BL 42	xx	17,50	2,00		
27	"	843/852	xx	6,20	1,00	Thé.sports	
28	"	875/879	xx	8,50	1,00	Thé. Faune	
29	"	896/905	xx	6,00	1,00		
30	"	918/926	xx	12,50	2,00	Thé. Poissons	
31	"	1001/1008	xx	6,00	1,00		
32	Belgique	C.12/13	xx	2,50	0,90		
33	"	1470/1473	xx	8,00	2,00		
34	"	1505/1507	xx	1,60	0,50		
35	Suisse	1171/1173	xx	8,20	2,50		
36	"	1194/1195	xx	11,00	3,00		
37	"	1196/1198	xx	3,05	1,00		
38	Belgique	BF 5	xx	275,00	70,00	! Petite déchirure	
39	"	BF 10	xx	20,00	5,00		
40	"	302/304	xx	13,00	3,25	! Vérifier le 303	

!!!! Prochaine réalisation le 16 juin 2013.

Un examen des lots avant achat est conseillé, car non vérifié