



K.L.B.P. Bonds bureel  
Horizonpark blok 3  
Leuvensesteenweg 510 - bus 15  
BE-1930 Zaventem

# Belgaphil



- 3 Le mot du Président et du rédacteur en chef
- 4 Courrier par chemin de fer aux Indes Néerlandaises
- 8 Agenda, Informations et Communiqués

- 10 Les ambulants CÖLN (RHEIN)-VERVIERS et CÖLN-VERVIERS 1914 - 1918
- 17 La fin du Bismarck
- 20 Le camp de Brasschaat et Brasschaat-ORT durant la Première Guerre mondiale (2<sup>e</sup> suite)
- 23 Des cachets "Reichspost" encore utilisés après la guerre



## Le plus grand salon international de la philatélie et numismatique de Belgique.

**25 & 26/03/2016 et 30/09 & 1/10/2016**



**antwerp expo**  
Jan van Rijswijcklaan 191  
B-2020 Antwerpen

*Vendredi: 10.00 - 17.00*  
*Samedi: 10.00 - 16.00*

**Entrée: € 5.00**

**Antwerpfile vous offre:**

- Le plus grand salon de philatélie et numismatique de Belgique.
- Accessibilité facile, près du centre historique d'Anvers.
- Expo-cafeteria confortable avec beaucoup de choix
- Classique & Moderne.
- Variétés & curiosités.
- Collections en gros, motifs.
- Lettres & cartes postales
- Estimation & expertise
- Matériel, catalogues & accessoires.





## Le mot du Président et du rédacteur en chef

**A**vec ce “numéro d’été”, Belgaphil 43, la rédaction a tenté de vous apporter un vrai numéro de vacances. Je suis convaincu qu’elle a une nouvelle fois atteint son objectif.

*Pour la première et probablement la dernière fois, la rédaction intervient dans l’éditorial. Nous apprécions évidemment ce que le président a à nous dire, mais comme vous pouvez le constater, notre président est toujours convaincu du bon travail réalisé par la rédaction de Belgaphil. Nous faisons de notre mieux et, dans la mesure du possible, nous évitons les petites et les grandes irrégularités. Le comité de rédaction accepte les critiques négatives ou positives avec l’arrière-pensée que “Nous le ferons mieux ou encore mieux (ou essaierons de le faire) la prochaine fois”.*

*Notre président peut aussi être félicité. Nous savons tous qu’il est et restera un pionnier tant au niveau régional et national, mais ce que beaucoup ignorent, c’est qu’au niveau européen et international, il fait entendre sa voix pour que notre pays soit entendu et que son avis soit pris en compte. L’année dernière à Athènes lors de la réunion FEPA, Eddy se trouva bien seul à défendre son point de vue, le point de vue des philatélistes belges.*

*Fin avril 2016, à la réunion au Portugal, toute l’Europe s’est ralliée à son point de vue. Nous avons réussi et les philatélistes belges apprendront bientôt la bonne nouvelle. La rédaction de Belgaphil pense, et à raison selon moi, que ce travail réalisé par le président peut être mentionné. Eddy, en notre nom à tous, merci.*

L’appel lancé aux détenteurs des listes de membres pour fournir les mises à jour a reçu une réponse positive. Cependant, il existe encore quelques cercles qui n’ont pas

réagi à notre demande et c’est dommage, non seulement pour eux et leurs membres qui sont privés de Belgaphil, mais surtout pour tous les collaborateurs qui se donnent sans compter pour que tout se passe bien.

Pour tous les membres, nous vous rappelons l’adresse du Bureau fédéral :

**K.L.B.P. – F.R.C.P.B.**  
**Horizonpark Blok 3**  
**Leuvensesteenweg 510 bus 15,**  
**1930 Zaventem**

( 02/721.58.50 (seulement le mardi entre 10 et 15 h.)  
 Info bibliothèque: [bibfrpcb@gmail.com](mailto:bibfrpcb@gmail.com)  
 Info générales : [e.vanvaeck@klbp.be](mailto:e.vanvaeck@klbp.be)

Evidemment, vous êtes toujours bienvenus pour une visite à notre bibliothèque et au bureau fédéral. Vous serez chaleureusement accueillis chaque mardi entre 10 et 15 h, mais pas en juillet et en août, pour cause de vacances.

Aux responsables des revues de cercles, il est demandé d’envoyer leurs exemplaires à l’adresse susmentionnée au bibliothécaire ou à un membre du bureau.

Il me reste encore à vous souhaiter ainsi qu’à votre famille de bonnes vacances.

A bientôt.

### COLOPHON

#### Président

Eddy Van Vaeck  
 Blancefoerlaan 165 bus 8  
 B-2050 ANTWERPEN  
[e.vanvaeck@klbp.be](mailto:e.vanvaeck@klbp.be)

#### Secrétaire

Constant Kockelbergh  
 Avenue des Cerisiers, 21  
 1330 RIXENSART  
[constant.kockelbergh@skynet.be](mailto:constant.kockelbergh@skynet.be)

#### Trésorier

R. Duhamel  
 Avenue des Erables, 14  
 B-1420 BRAINE-L'ALLEUD  
[robertduhamel10@yahoo.fr](mailto:robertduhamel10@yahoo.fr)  
 n° compte “Fédération”  
 IBAN: BE19 2100 5839 0012  
 BIC: GEBABEBB

#### Collaborateurs

Koenraad Bracke  
 Robert Duhamel  
 Michel Fivez

Jozef Ghys  
 Constant Kockelbergh  
 Michel Meuwis  
 Bernard Péters  
 Charlotte Soreil  
 Ivan Van Damme  
 Filip Van der Haegen

#### Traducteurs

Serge Havaux  
 Constant Kockelbergh  
 Bernard Péters

#### Tirage

10 000 exemplaires

#### Prix

GRATUIT pour les membres de la F.R.C.P.B.

€ 15,00/an abonnement

#### Prochain numéro

Belgaphil n° 44 paraîtra le 15 octobre 2016.

Pour être publiés dans les meilleures conditions, vos textes et communiqués doivent parvenir à la rédaction au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2016.

Rédaction Belgaphil p/a Ivan Van Damme - Vijverstraat 19 B-9881 Bellem

E-mail: [naviemmadnav@skynet.be](mailto:naviemmadnav@skynet.be)

et Michel Fivez, E-mail: [michel.fivez@telenet.be](mailto:michel.fivez@telenet.be)

#### Responsabilité

Chaque auteur reste responsable du contenu de son article.

URL: [www.frpcb.be](http://www.frpcb.be)



# Courrier *par* chemin de fer *aux* Indes Néerlandaises

## Autres timbres relatifs aux chemins de fer

1946

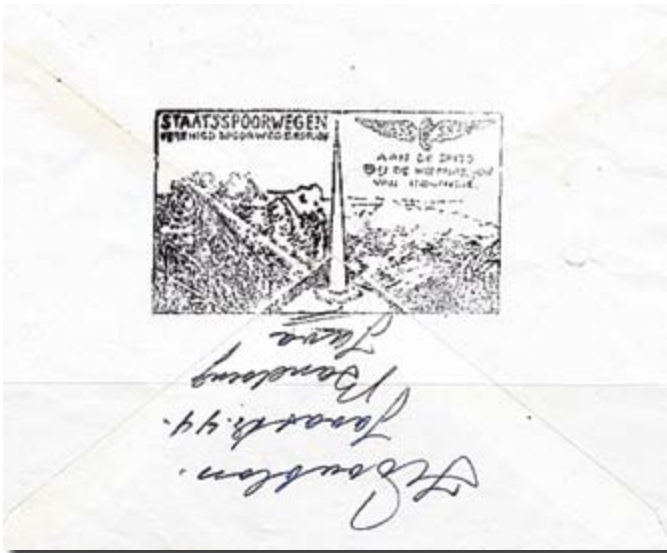
1 cent gris vert, illustré d'un pont ferroviaire près de Sukabumi



1947

4 sur 1 cent gris vert

Nouvelle valeur, surcharge en noir, illustrée d'un pont ferroviaire près de Sukabumi



▲ Le tampon ci-dessus est probablement réalisé en bois ou en caoutchouc.

▼ Texte à gauche : A la pointe de la reconstruction de l'Indonésie



Texte à droite : La compagnie d'Etat unifie les chemins de fer. ▲



## Les productions autrichiennes

Le timbre pour lettre par Expres suivant est imprimé (1948) par l'imprimerie d'état autrichienne à Vienne. Le timbre est dû à J. Schrom, un collaborateur de l'imprimerie d'état.

On peut rencontrer des timbres libellés 'Republik Indonesia' ou 'Republik Indonesia'

Ce timbre existe aussi avec l'une des surcharges suivantes :

- MERDEKA DJOKJAKARTA 6 JULI 1949
- Republik Indonesia Serikat 27 Dec. '49
- Idem, mais avec 'december' écrit en toutes lettres.
- RIS
- RIS Merdaka
- RIS Djakarta

Ces surcharges sont frappées indifféremment en noir ou en rouge.

Il existe aussi deux types de dentelure, 13 ½ x 14 ½ et 14 ½.

Il y a aussi des épreuves non dentelées.

Ces timbres perdent leur validité le 30 juin 1950.



## **Fausse surcharges ferroviaires des Indes Néerlandaises**

Les timbres surchargés suivants sont des faux. Pour plus de clarté : les timbres sont vrais, mais les surcharges sont fausses et n'ont jamais existé. Il n'est pas à exclure que d'autres fausses surcharges inconnues à ce jour apparaissent encore.

Les timbres sont issus des émissions de 1912 et 1923.

On rencontre les surcharges suivantes :

- Medan Spoorweg Station
- Spoorwegen Nerderlandsch-Indie
- Nerderlandsch Indie Spooewegmaatschappij
- Vervoerd per Ned. Indisch Spoor
- Vervoeren per spoor
- Ned. Indische Spoorweg Maatschappij
- Per Ned-Indisch spoor

### MEDAN SPOORWEG STATION

Les timbres ci-dessous sont imprimés/oblitérés avant d'être appliqués sur le courrier.

Le texte est imprimé en noir sur 3 lignes.

Les mots 'Medan' et 'Spoorweg' font 17 mm de long, le mot 'Station' fait 13 mm.

Le mot 'Medan' a une hauteur de 3mm, les mots 'Spoorweg' et 'Station' ont une hauteur de 2 mm.

La distance entre 'Medan' et 'Spoorweg' est de 4 mm et entre 'Spoorweg' et 'Station', on a 2 mm.



NVPH 100

NVPH 107

NVPH 110

NVPH 113

NVPH 114

SPOORWEGEN NEDERLANDSCH-INDIE

Le texte est imprimé en rouge sur 2 lignes.

Le mot 'spoorwegen' est long de 22 mm et haut de 2,5 mm.

'Nederlandsch-Indië' est long de 47 mm et aussi 2,5mm de haut, la distance entre les 2 lignes est de 1 mm.



NVPH 160

NEDERLANDSCH INDIE  
SPOORWEGMAATSCHAPPIJ

Le texte est imprimé en noir sur 2 lignes.

Le mot 'Nederlandsch Indië' est long de 39 mm et haut de 3 mm.

Le mot 'Sporwegmaatschappij' est long de 46 mm et haut de 3 mm.



Vervoerd per Ned-Indische Spoor

Le texte est imprimé en noir et en rouge sur 3 lignes.

'Vervoerd per' est long de 23 mm et haut de 2,5 mm.

'Ned-Indisch' est long de 21 mm et haut de 2,5 mm.

'Spoor' est long de 10 mm et haut de 2,5 mm.



NVPH 162



NVPH 126

NVPH 127

NVPH 129

NVPH 130

### Vervoer per spoor

Le texte est en bleu noirâtre.

Le texte 'Vervoeren per Spoor' est long de 36 mm et haut de 2 mm dans un cadre de 5 mm de haut.



NVPH 100

NVPH 110

NVPH 112

### Ned. Indische Spoorweg Maatschappij

Le texte est en noir sur 2 lignes.

'Ned. Indische spoorweg' est long de 39 mm et haut de 2,5 mm.

'Maatschappij' est long de 22 mm et haut de 2,5 mm.



NVPH 163



NVPH 161

### Per Ned-Indisch spoor

Le texte est en noir.

Le texte est long de 30 mm et haut de 2,5 mm. ❀



# Agenda, Informations et Communiqués

---

De **Koninklijke Vlaamse Bond van Postzegelverzamelaars Tielt** organiseert op zondag **4 september 2016** van 9 tot 17 uur zijn **16<sup>de</sup> Nationale Postzegelbeurs** in de Europahal, Mackzekplein in 8700 Tielt. (op 400m van centrum stad, met grote gratis parking). Toegang gratis  
Info: Frans Bolleire, Gross Geraulaan 4, 8700 Tielt - tel. 051 40 59 23 - email: bolleire.f@telenet.be

---



Le **Cercle royal philatélique athois "Les Amis du Timbre"** organise le dimanche **4 septembre 2016** de 9 à 16 heures sa **18<sup>e</sup> bourse annuelle PHILATHELIA 2016** à l'Institut Vauban, avenue Vauban 6 à 7800 ATH. (Timbres-poste, cartes postales). Entrée libre. Vaste parking.  
Informations: Philippe LEBLOND - tél. 0495 28 04 79.

---



De **Koninklijke Postzegelclub van de Westhoek Nieuwpoort** organiseert haar **9<sup>e</sup> Nationale Postzegel- en Ruilbeurs** op zaterdag **17 september 2016** te 8620 Nieuwpoort in de zaal Iseland van de Stedelijke Vismijn van 09.00 uur tot 16.30 uur. Postzegels-Brieven-Maximafilie-Marcofilie. Gratis toegang – Grote parking. Een nieuwe MyStamp in de reeks 'Monumenten van Nieuwpoort' zal er te koop zijn.  
Inlichtingen bij : Oscar Lingier (Tel : 058/233742 na 19 uur) of em026@skynet.be.

---



**LA HULPE** - Dans le cadre du 2<sup>ème</sup> **Toots Jazz Festival** à La Hulpe, le **Cercle Philatélique** de la commune organise une exposition "**Philatélie ouverte**" ayant pour thème la ~~musi~~ musique et plus spécialement le jazz.

**Où ?** Cette exposition se déroule à l'**Espace Toots**, rue des Combattants 61 à 1310 La Hulpe avec le précieux concours du Syndicat d'initiative de la commune.

**Quand ?** Du jeudi **28 août au dimanche 4 septembre 2016** inclus, tous les jours de 13h à 18h, sauf jeudi 1<sup>er</sup> août et dimanche 4 septembre de 10h à 18h - entrée gratuite.

Renseignements : Geneviève Hautier ([genevieve.hautier@tvcablenet.be](mailto:genevieve.hautier@tvcablenet.be))

Jean-Marie Leduc ([jean-marie.leduc@pandora.be](mailto:jean-marie.leduc@pandora.be))

---



Le **Cercle Philatélique Yvetois** organise une **Exposition philatélique précompétitive régionale Namur - Hainaut** le samedi **1<sup>er</sup> octobre 2016** de 9 à 17 heures.

Hall Omnisports, Allée du 125<sup>e</sup> Régiment d'Infanterie, 5650 Walcourt.

Renseignements: Jean-Marie Guidosse, Rue de Charleroi 118, 5650 Yves-Gomezée  
tél. 071 65 03 50 - email: guidosse.jm@scarlet.be

---

Le **Royal Club Philatélique de Wavre** organise sa **bourse annuelle** le dimanche **16 octobre 2016** de 9 à 16 heures en la salle des fêtes de l'hôtel de ville de Wavre. Entrée gratuite.

Renseignements: Mr. Jean David Soille, tél. 0474 06 93 94.

---

L'**Association Philatélique d'Estaimpuis** organise une exposition philatélique et une bourse à l'occasion de son **40<sup>e</sup> anniversaire** le dimanche **30 octobre 2016** de 9 h à 16 h à la salle "La Redoute", Rue de Menin, 7730 Estaimpuis.

(Autoroute A17 sortie 2 Estaimpuis, fléchage "La Redoute"). Entrée gratuite.

Renseignements : Bernard Péters, Rue des Combattants 82, 7730 Néchin. 069.35.10.53

[www.bernardpeters@scarlet.be](mailto:www.bernardpeters@scarlet.be)

---

De **Koninklijke Filatelieclub Geraardsbergen** organiseert op zaterdag **5 november 2016** een **RUILBEURS voor alle verzamelaars** (postzegels, postkaarten, enz.) in zaal Sint-Bavo, Hoge Buizemont 165 - Geraardsbergen. Gratis toegang van 9 tot 15u30.  
Info: Secretariaat: tel. 054 41 52 10

---



De **Herenthoutse Postkaartenclub, de Herentalse Numismatica en**

**KPZK Ontspanning Herentals** organiseren een **Zomerbeurs voor verzamelaars** op zondag **14 augustus 2016** op de Grote Markt (Lakenhalle en tentendorp) in Herentals. Toegang Gratis.

Info: tel. 0475 55 24 00

Inlichtingen: • frank.lippens1@skynet.be • jef.ghys@telenet.be • jankehelsen@telenet.be



Le **Cercle des Collectionneurs Ottignois**, organise sa **20<sup>e</sup> bourse toutes collections** le dimanche **4 septembre 2016** de 9h à 16h au Centre Culturel, Avenue des Combattants, 41, 1341 Ottignies. (en face de l'église d'Ottignies) - entrée gratuite.

Renseignements: M. Briet tél. 010 61 37 44

P. Vandegoor tél. 010 41 60 78

F. Bertrand tél. 010 65 91 34

De Torhoutse postzegelclub **KVBP Torhout** organiseert op zaterdag **10 september 2016** van 09.00 uur tot 16.00 uur zijn **5<sup>de</sup> grote ruilbeurs** in de Campus Houtland Rijselstraat 110 TORHOUT. Gratis toegang – ruime parking – cafetaria.

Inlichtingen : Desloovere Daniel tel. 050/221482 desloovere.daniel@skynet.be

Cremering Jean-Pierre tel. 050/216886 jeanpierre.creminger@gmail.com

## Wefis Etude n° 148

### La circulation du courrier dans le secteur allemand autour de Torhout et Krekebeke durant la Première Guerre mondiale

Dans ses 147<sup>e</sup> et 148<sup>e</sup> études, Wefis a porté une attention particulière à la circulation du courrier dans le secteur allemand autour de Torhout et Krekebeke durant la Première Guerre mondiale.

**L'étude 148** est la 2<sup>e</sup> et dernière partie de la circulation du courrier depuis les premières lignes du front de l'Yser et les villages environnants. L'étude du courrier issu des cantonnements de repos et des zones d'approvisionnements situées à l'arrière est très approfondie.

Les communes de Esen, Zarren, Handzame, Werken et de Kortemark sont traitées ainsi que celles de Beerst, Vladslo, Zedelgem, Koekelare et de Zwevezele.

L'étude (en néerlandais) est due à Benny Blontrock.

L'ouvrage, de 76 pages, est disponible au prix de € 8.00 (+ € 2.00 pour l'intérieur / pour l'Europe sur demande) auprès de Robert Lisabeth, Heidebloemstraat 24 à 8400 Ostende. Compte IBAN BE61 2800 4380 3217 / BIC GEBABEBB de WEFIS, avec la mention : WEFIS – Studie 148.

Pour information, l'étude n° 147 est encore disponible.



07.07.1917 - Carte postale depuis Kortemark par Deutsche Feldpost/\*\*\* de Lichtervelde vers Dresden.

Cachet de l'unité "ORTSKOMMANDANTUR (+ aigle)"



# Les ambulants

## CÖLN (RHEIN)-VERVIERS et CÖLN-VERVIERS 1914 - 1918

**D**éjà avant-guerre, mais encore bien plus pendant la guerre, le bureau de la poste ferroviaire de Cologne, le Bahnpostamt 10, était une plaque tournante importante pour les échanges du courrier par chemin de fer avec la Belgique.

Ceci m'a amené à étudier plus en détail les marques postales des courriers à destination de la Belgique qui ont transité par la Bureau de poste ferroviaire numéro 10 de Cologne. Vous trouverez ci-dessous les premières observations faites à partir de l'étude des plis de ma collection et de ceux qui m'ont été communiqués.

À mon grand étonnement, il n'existait que deux destinations ferroviaires directes de Cologne vers la Belgique, une vers Verviers, près de la frontière germano-belge, et l'autre vers Liège. Il existait également une troisième destination vers Laon, dans le nord de la France, qui toutefois ne rentre pas dans le cadre de cette étude. Une autre surprise, c'est que les plis avec des marques postales de cet important bureau de transit sont beaucoup plus rares que l'on aurait pu supposer.

Le courrier privé des militaires allemands via la Feldpost était, contrairement à la direction indiquée sur les cachets, toujours à destination de l'Allemagne. Seuls les courriers officiels en service militaire peuvent avoir voyagé dans le sens indiqué sur le cachet.

Les oblitérations des ambulants allemands sur du courrier civil sont beaucoup plus rares. De tels envois ont été déposés directement dans une boîte postale d'une gare pour avoir une chance d'arriver plus rapidement à destination. Souvent toutefois, ces plis n'arrivaient que plus tard à destination pour la simple raison que le courrier remis en cours de route n'était trié qu'à la gare d'arrivée de la ligne concernée.

Par ailleurs, on constate que les courriers oblitérés au moyen des cachets CÖLN (RHEIN)-VERVIERS et CÖLN-VERVIERS, qui étaient remis au premier train en direction de l'Allemagne, ne portent pas de timbre à date de départ. On peut donc supposer qu'ils n'ont été triés et oblitérés qu'à l'arrivée à la gare de Cologne pour être ensuite acheminés vers les destinataires. Il est peu probable que ces plis aient été oblitérés à bord d'un train.

Cette hypothèse permettrait également d'expliquer l'absence de numéro de train dans plusieurs cachets. En effet, à partir du moment où les plis n'étaient pas oblitérés à bord d'un train, mais à l'arrivée à la gare de Cologne, la mention du numéro de train n'était pas indispensable. Une autre explication pourrait être que ces cachets ferroviaires muets étaient utilisés dans les trains qui n'avaient pas, ou pas encore, un cachet spécifique.

Aucun des courriers civils ayant circulé à l'intérieur de la Belgique (fig. 7 et 11), ne porte une marque de censure. Ceci laisse supposer, qu'arrivés à Cologne, ils aient été réexpédiés vers la Belgique. Il est donc probable que la plupart de ces envois urgents sont arrivés à destination bien plus tard que ne l'avait espéré leur expéditeur.



▲ Fig. 7: ZUG sans numéro (20-2-1915) sur courrier civil de Waremme.



L'analyse ci-dessus, qui n'est basée que sur les pièces dont j'ai eu connaissance, ne donne qu'un aperçu préliminaire et forcément incomplet du fonctionnement des ambulants allemands. Vu la rareté relative des pièces rencontrées, j'en appelle aux lecteurs de cet article de me signaler les numéros de train inconnus et les meilleures dates extrêmes qu'ils possèdent dans leur collection. Je les en remercie d'avance.

▲ Fig. 11: ZUG 253 (13-6-1917) de Quenast vers Brüssel Zwangsverwaltung = sous séquestre.

### CÖLN (RHEIN) - VERVIERS (Ovale trapu)

N° du train	Poste militaire		Courrier civil	
	Première date	Dernière date	Première date	Dernière date
sans, ZUG face à CÖ	3-12-1914	21-10-1917		
sans, ZUD face à ÖL	1-4-1916	21-9-1917		
sans, ZUG face à LN	14-8-1915			
ZUG 5			26-3-1915	
ZUG 8	17-10-1915			
ZUG 9	15-4-1915	8-11-1918		
ZUG 23	18-8-1918			
ZUG 27	6-1-1918			
ZUG 37	13-12-1914			
ZUG 45	17-6-1918			
ZUG 66	9-11-1914			
ZUG 88	3-1-1915	21-1-1916	17-3-1915	
ZUG 88 =	15-12-1915			
ZUG 110	10-4-1915	26-6-1915		
ZUG 118	21-5-1915	13-9-1915	27-5-1915	
ZUG 136	15-2-1915	2-2-1916		
ZUG 302	25-2-1915			
ZUG 304	16-10-1915			
ZUG 409	7-5-1915			
ZUG 413	15-11-1915	15-7-1916		
ZUG 422	22-3-1916			
ZUG 626	7-12-1914			
ZUG 721	11-7-1917			

Lieux d'expédition: Berlaere, Brüssel, Cöln-Ehrenfeld, Denain, Douai, Erquelinnes, Eschweiler, Feldpoststation Nr. 10 en France, Gent, Hoogdele, Jeumont (bei Maubeuge), Lille, Pepinster, Quiévrain, Spa, Tergnier, Verviers ainsi que la MED<sup>1</sup> I Betriebsamt Douai et la MED I Betriebsamt<sup>2</sup> 3, DFP<sup>3</sup> Nr. 402 avec un Briefstempel Nr. 38 (Leforest).

1 MED I: Militär-Eisenbahn-Direktion 1 à Lille

2 Betriebsamt = Service d'exploitation

3 DFP = Deutsche Feldpost



ZUG face à CÖ



ZUG face à ÖL



ZUG v LN



ZUG 5



ZUG 8



ZUG 9



ZUG 23



ZUG 27



ZUG 37



ZUG 45



ZUG 66



ZUG 88



ZUG 88=



ZUG 110



ZUG 118



ZUG 136



ZUG 302



ZUG 304



ZUG 409



ZUG 413



ZUG 422



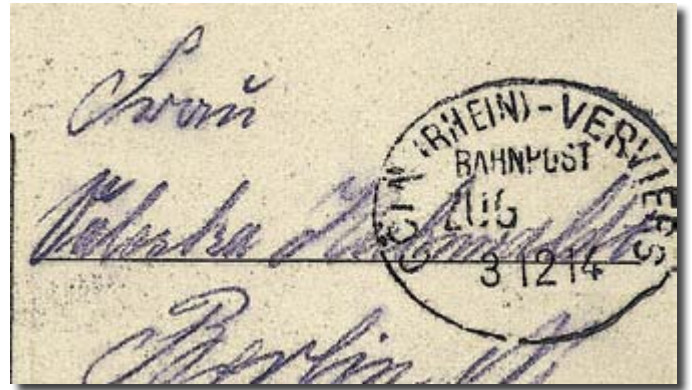
ZUG 626



ZUG 721



▲ Fig. 1: Sans numéro ZUG face à CÖ (1-10-1917) de la MEDI Station Nr. 38 vers Nürnberg.



▲ Fig. 2: Sans numéro ZUG face à ÖL (3-12-1914) vers Berlin.



▲ Fig. 3: Sans numéro ZUG face à LN (14-8+1915) via la Orts kommandantur Hooglede vers Brüssel.



▲ Fig. 4: ZUG 8 (3-1-1915) de Gent (2-1-1915) vers Magdeburg. Le cachet de MANAGE Contentieux servait de marque de franchise. (Collection Walter Stegmüller).



◀ Fig. 5 (recto-verso): ZUG 9 (6-6-1915) de la Eisenbahn-Bau-Compagnie 24 vers Mainz-Mombach ▶  
(Eisenbahn-Bau-Compagnie = Compagnie de construction des voies de chemin de fer)



▲ Fig. 6: ZUG 37 (13-12-1914) de Cöln-Ehrenfeld à un prisonnier de guerre allemand blessé hospitalisé à Périgueux.



▲ Fig. 8: ZUG 118 (21-5-1915) de Cambrai vers Bielefeld.

N° de train	Poste militaire		Poste civil	
	Première date	Dernière date	Première date	Dernière date
ZUG sans numéro	15-11-1916	21-9-1917	20-2-1915	30-5-1916
ZUG 3	14-4-1915			
ZUG 118	21-5-1915	27-8-1915		
ZUG 304	25-2-1915	16-10-1915		
ZUG 413	8-4-1915	18-5-1916		
ZUG 1524	4-2-1917			

Lieux d'expédition: Aachen, Cambrai, Huy, Lille, Namèche, St. André, Tilff, Waremme, Wijgmaal et la Bayerische Eisenbahn-Betriebs-Kompagnie<sup>1</sup> Nr. 9, MED I.

<sup>1</sup> Compagnie d'exploitation des chemins de fer

## CÖLN - VERVIERS (Ovale trapu)



ZUG sans numéro



ZUG 3



ZUG 118



ZUG 304



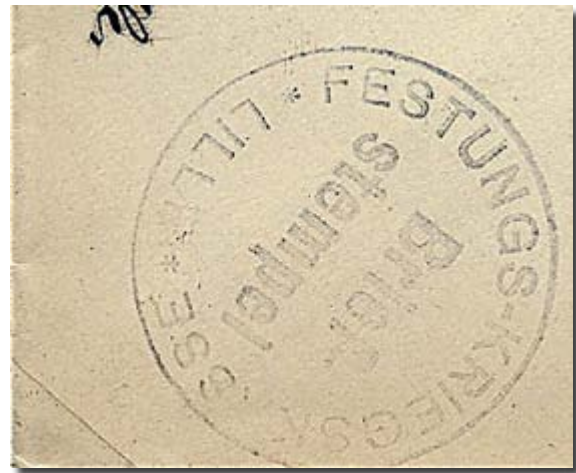
ZUG 413



ZUG 1524



▲ Fig. 9: ZUG 413 (8-4-1916) de Lille vers Potsdam ►



## CÖLN - VERVIERS (Ovale allongé)

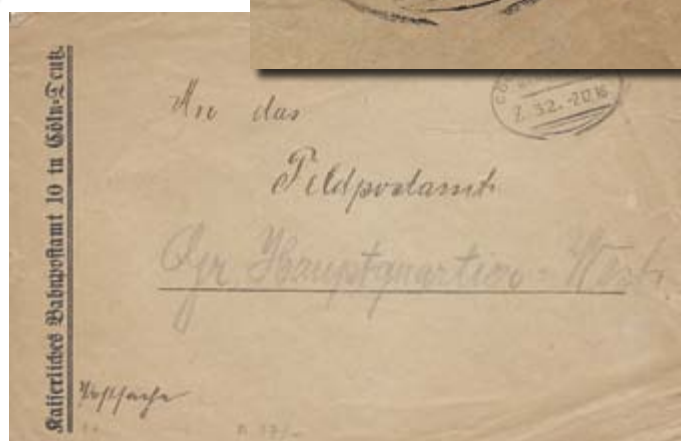
N° de train	Poste militaire		Poste civil	
	Première date	Dernière date	Première date	Dernière date
ZUG sans numéro	18-11-1914	15-7-1915		
ZUG 1		22-2-1915		
ZUG 3		3-12-1914		
ZUG 12		11-1-1915		
ZUG 15		1-5-191?		
ZUG 23		28-4-1918		
ZUG 27		30-3-1916		
ZUG 30-		4-5-1915		
ZUG 32	20-3-1916	2-12-1916		
ZUG 37	16-2-1916	29-8-1918		
ZUG 110		29-4-1915		
ZUG 304	22-2-1915	19-4-1915		
ZUG 413	24-4-1916	6-12-1916		
ZUG 454		10-8-1915		

Lieux d'expédition: Aachen, Andenne, Aywaille, Brüssel, Cöln-Deutz, Cöln-Weiden, Hastière-Lavaux, Libercourt, Quenast, Somain (Nord), Tournai et les Étapes France.

## CÖLN - VERVIERS (Ovale allongé)



▲ Fig. 10: ZUG 30- (4-5-1915) d'Andernach vers l'Allemagne (Collection Francis Kinard).



▲ Fig. 12: ZUG 32 (2-12-1916) à la Feldpostamt du Gr. Hauptquartier West

### Bibliographie :

- Raymond De Graeve, Les cachets "Ambulant" de la Belgique occupée 1914-1918, La Revue Postale, 1977.
- Ralf Koegel, Stempel-Katalog, Bahnpost der Bahnpostämter Köln, Deutz, Mülheim a. Rhein, 1996. ☺





# La fin du Bismarck

## Introduction

Le Bismarck est un des plus célèbres navires de guerre jamais construits. Pour le réarmement de l'Allemagne, les plans d'Hitler prévoient la mise en œuvre d'une marine de guerre qui serait un véritable défi pour la marine royale britannique. Le cuirassé Bismarck est mis en chantier dès 1936 et lancé le 14 février 1939. Avec un déplacement de 41.700 tonnes (à vide), 50.900 tonnes (en charge) et une vitesse de 30 nœuds, c'est à l'époque le plus grand navire de guerre du monde.

Contrairement aux Britanniques, les Allemands ne réussissent pas à développer un canon capable d'atteindre des cibles tant aériennes que marines. C'est pourquoi un important armement secondaire, constitué de canons jumelés de 150 mm et de 105 mm, est implanté. L'armement lourd est composé de 8 canons de 380 mm, les tourelles sont appelées (de l'avant vers l'arrière) : Anton, Bruno, Caesar et Dora.



Fig. 1 : Timbre-poste hydravion Arado Ar 196 ▲

L'épais blindage montre cependant quelques lacunes : plusieurs conduites vitales ne sont pas protégées avec, pour conséquence, la perte rapide des communications entre le pont et les tourelles principales lors de la confrontation avec les Britanniques. Le pont blindé placé très bas et la quille offrent une bonne stabilité au navire, formant ainsi une excellente plateforme bien protégée. Le Bismarck est considéré comme le fleuron de la marine de guerre, réputé invincible et insubmersible.

On trouve aussi à bord quatre hydravions Arado Ar 196 (fig. 1) qui peuvent être lancés via une catapulte à l'arrière du navire. Au retour, ils amerrissent et sont hissés à bord au moyen d'une grue.

Le rayon d'action du Bismarck dépasse les 16.000 km à une vitesse de 19 nœuds (35 km/h).

L'équipage est composé de 103 officiers et de 1962 hommes d'équipage. Le capitaine Ernst Lindemann est nommé commandant du Bismarck. Il se fait remarquer par son apparence juvénile, mais aussi pour sa volonté de fer et une grande discipline. Il peut exercer son commandement pour la première fois lors du voyage de novembre 1940.

En raison de la suprématie navale britannique, l'Amirauté allemande décide d'éviter une confrontation directe en mer et de se concentrer sur la destruction des navires alliés afin d'empêcher l'approvisionnement des Britanniques.

## Le premier et le dernier voyage.

Le 19 mai 1941, le Bismarck et le croiseur lourd Prinz Eugen (fig. 2) reçoivent l'ordre de quitter Gotenhafen (actuellement Gdynia) sur la côte orientale et de naviguer vers l'océan Atlantique afin d'y couler des navires marchands britanniques. Le convoi allemand, sous les ordres de l'Amiral Günther Lütjens à bord du Bismarck, est repéré par un croiseur suédois alors qu'il traverse le Kattegat. Malgré la neutralité de la Suède, l'information parvient immédiatement

Fig. 2 : Poste de campagne, 1-3-43 du FP n° M00292 attribué au croiseur Prinz Eugen ▼



à l'ambassade britannique. La R.A.F. envoie des avions vers les côtes norvégiennes où ils découvrent l'escadre allemande dans les fjords près de Bergen. A l'aube du 21 mai 1941, l'escadre met le cap vers le nord de l'océan Atlantique pour, via le détroit du Danemark entre le Groenland et l'Islande, naviguer au sud. Les croiseurs britanniques HMS Suffolk et HMS Norfolk patrouillant dans la région repèrent les navires allemands et les suivent à bonne distance. Entretemps, le croiseur HMS Hood (fig. 3) et le cuirassier HMS Prince of Wales quittent Scapa Flow et arrivés sur place au matin du 24 mai 1941 ouvrent immédiatement le feu.

Le combat contre le moderne et puissamment blindé Bismarck semble perdu d'avance. La 5<sup>e</sup> salve du Bismarck a des effets dévastateurs, le HMS Hood est atteint par un coup direct au niveau de la soute à munitions sous la tourelle X provoquant une énorme explosion.



Fig. 3 : Portsmouth 12-8-40 vers le croiseur HMS Hood ▲

Le HMS Hood se brise en deux et coule rapidement, seuls trois des 1418 membres d'équipage survivent au drame. Le HMS Prince of Wales est atteint quatre fois par le Bismarck et trois fois par le Prinz Eugen, mais il parvient néanmoins à porter trois coups au Bismarck dont un détruit un réservoir de carburant.

Le Prince of Wales (fig. 4) lourdement endommagé doit rompre le combat et s'échappe sous le couvert d'un écran de fumée. Par manque de carburant, le Bismarck est contraint de naviguer plus lentement. Le 24 mai, en fin d'après-midi, le capitaine du Bismarck décide de mettre le cap sur Saint Nazaire (F), port qui dispose des seules cales sèches pouvant accueillir le cuirassier. Après concertation avec l'Amirauté allemande, il est décidé que le Prinz Eugen se séparera du Bismarck et continuera seul sa chasse aux convois dans l'océan Atlantique. A la faveur d'un banc de brouillard et d'une habile diversion, le Bismarck parvient à tromper les Britanniques, favorisant ainsi la fuite du Prinz Eugen.



Fig. 4 : Timbre-poste HMS Prince of Wales ▲

Tard dans la soirée du 24 mai 1941, une attaque aérienne est effectuée par neuf avions Swordfish venant du HMS Victorious (fig. 5) ; l'attaque commence vers 23h30 sans faire beaucoup de dégâts. Après cette attaque, le Bismarck déjoue la surveillance des Britanniques qui perdent tout contact radar avec le cuirassé. La perte dramatique du HMS Hood provoque un grand choc en Angleterre et c'est la raison pour laquelle Churchill donne l'ordre : "Sink the Bismarck" ("Coulez le Bismarck").



Fig. 5 : Timbre-poste HMS Victorious porte-avions ▲

La recherche aérienne commence immédiatement et deux hydravions Catalina (fig. 6) quittent une base en Irlande du Nord pour une opération de recherche à longue distance.

Le matin du 26 mai 1941, vers 10h30, un des Catalina découvre le Bismarck et à 19h15, 15 avions Fairey Swordfish (fig.7) décollent du porte-avion HMS Ark Royal (fig. 8) pour attaquer le Bismarck. L'attaque commence à 20h47, une torpille d'un Swordfish atteint la poupe près du gouvernail qui se bloque et le Bismarck commence alors à décrire de grands cercles.



Fig. 6 : Timbre-poste hydravion Catalina ▲



▲ Fig. 7 : Cachet, avion Fairey Swordfish



▲ Fig. 8 : Cachet, porte-avions HMS Ark Royal



▲ Fig. 9 : Timbre-poste HMS Dorsetshire

L'amiral Lütgens, aussi à bord du Bismarck, signale à l'Amirauté "Le navire est ingouvernable, nous lutterons jusqu'au dernier obus". Comme le Bismarck est handicapé, les croiseurs britanniques se rapprochent de lui ; mais c'est seulement le lendemain matin à l'aube que débute le combat final : le Bismarck est pilonné par quatre croiseurs britanniques, lui infligeant d'énormes dégâts. Le capitaine Ernst Lindemann donne l'ordre de placer des charges de démolition pour saborder le Bismarck afin qu'il ne tombe pas aux mains de l'ennemi. En même temps qu'explorent les charges, trois torpilles lancées par le HMS Dorsetshire (fig. 9) font mouche précipitant ainsi la fin du Bismarck qui disparaît dans les flots à 10h39 le 27 mai 1941.

Plus de 800 membres d'équipage ont sauté à l'eau et les navires britanniques commencent à repêcher les naufragés. La rumeur que des sous-marins allemands ont été aperçus provoque l'arrêt de l'opération de sauvetage et le départ des navires britanniques.

Seuls 118 des 800 naufragés sont sauvés ; au total 2091 hommes d'équipage ont perdu la vie.

Une des victimes est le machiniste Herbert Jacobsen, né le 6 mai 1920, qui périt en mer avec le Bismarck (fig. 10). Un des survivants est le machiniste Peter Müller, né à Gräpel le 15 janvier 1915 et sauvé des flots par les Britanniques (fig. 11).



▲ Fig. 10 : Gotenhafen 31-4-41 d'Herbert Jacobsen, FP n° M16287 (attribué au Bismarck)  
Lettre envoyée quelques semaines avant le départ du Bismarck.



▲ Fig. 11 : POW Camp 23 à Monthait, Ontario Canada 4-6-43 de Ob Maschinenmaat Peter Müller, un des rares survivants du Bismarck.

#### Références :

- Website : "Sink the Bismarck"
- "Bismarck (navire de guerre) Wikipedia"
- "Opération Rheinübung, la fin du Bismarck"
- "Le Bismarck : la hantise du trafic maritime britannique" ❀



Hubert De Belder

# Le camp de Brasschaat et Brasschaat-ORT durant la Première Guerre mondiale (2<sup>e</sup> suite)

Durant la période de +/- 1895 -1912, les envois postaux ne seront pas oblitérés au départ ; à l'arrivée, ils seront annulés par le grand cachet linéaire :

“BRASSCHAET (POLYGONE)”.

Les instructions postales ont traduit cette pratique ainsi : on ne pourra pas annuler avec le timbre à date pour ne pas indiquer la date de réception à la poste.



▲ Carte de BRASSCHAET 10.8.10 vers BRASSCHAET POLYGONE annulée à l'arrivée



▲ Carte de l'Exposition Universelle de BRUXELLES 1910 vers le 2<sup>e</sup> Rég. Art. à BRASSCHAET POLYGONE annulée à l'arrivée.

Selon l'ordre spécial n° 7789 du 7 octobre 1866, un bureau télégraphique sera ouvert à partir du 15 OCTOBRE 1866 à BRASSCHAET-POLYGONE. Par l'ordre spécial n° 83/19 du 12 SEPTEMBRE 1887, le bureau militaire sera un bureau mixte avec la dénomination “BRASSCHAET” (TMR) (TMR = Télégraphie Militaire). Suivant l'ordre spécial du 24 octobre 1891, le bureau de “BRASSCHAET” (TMR) portera dorénavant la dénomination “BRASSCHAET(POLYGONE)” (TMR) à partir du 28 octobre 1891.



Le 18 juillet 1898, un dépôt-relais dépendant de la perception de BRASSCHAET 1 a été ouvert à BRASSCHAET (POLYGONE).

Carte de service avec le cachet d'unité “1<sup>er</sup> REGIMENT D'ARTILLERIE” de “GAND 1899” vers le relais “BRASSCHAET (POLYGONE) 10 JANV 1899” ▼



▲ Carte illustrée non affranchie de “OSTENDE 1900” taxée à 20 c. et oblitération du relais “BRASSCHAET (POLYGONE) 11 AOUT 1900”



## ASSURÉ

Lettre assurée de "200 F." affranchie à 55 c. et oblitérée du relais de "BRASSCHAET (POLYGONE) 24 MAI 1901" par "MERXEM" et "ANVERS (STATION) VALEURS" vers "NAMUR".

Port : lettre de 19,4 g:	20 ct
Taxe de recommandation :	25 ct
Lettre assurée jusqu'à 1000 Fr.:	10 ct
Total:	55 ct.

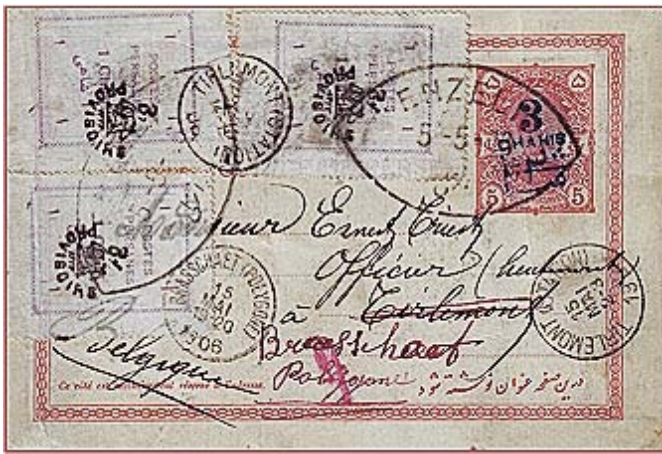
On voit au verso les traces de 5 cachets de cire obligatoires.



Le 17 mars 1905, BRASSCHAET (POLYGONE) est une sous-perception.

Carte postale de "BRASSCHAET (POLYGONE) 16 SEPT 1906"  
avec cachet d'unité violet :  
"G E N I E / COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER" ▶





▲ Entier postal de PERSE, de "ENZELI 5 MAI 1908" ▲  
avec affranchissement complémentaire expédié vers TIRLEMONT et renvoyé vers "BRASSCHAET (POLYGONE) 16 MAI 1906"

Le 12 février 1910, "BRASSCHAET (POLYGONE)" devient une sous-perception de première classe. Suivant l'ordre de service n° 22 du 19 octobre 1910, le bureau de "BRASSCHAET (Polygone)" sera transformé en "BRASSCHAET 2" et le cachet de 23 mm sera remplacé par un cachet de 28 mm. Cachet "BRASSCHAET 2" avec 7 points en dessous.



Enveloppe privée illustrée de "ARTILLERIE / POLYGONE DE BRASSCHAET" ▲  
affranchie à 25 c. de "BRASSCHAET 2 / 28.1.1914" vers LILLE.

◀ Formulaire de réexpédition de 3 envois postaux de  
ANVERS 1 vers "BRASSCHAET 2 / 14 janvier 1913"

à suivre ...



## Des cachets "Reichspost" encore utilisés après la guerre

**P**eu d'entre nous le savent, mais plusieurs sources et différents collectionneurs allemands viennent d'annoncer via PhilaSeiten que des oblitérateurs mentionnant Reichpost ont été utilisés bien après la guerre en différents endroits.



Les oblitérations reprises dans ce court article datent de 1948. Ces cachets n'étaient évidemment pas si anciens, mais le Reich allemand n'existait plus.

Les cachets utilisés sur instruction du gouvernement militaire britannique étaient principalement en usage au Schleswig-Holstein.

La littérature concernant cette émission émane de Hermann Beyerlein dans "**Geschichte des Post- und Fernmeldewesens zwischen Nord- und Ostsee**" et a été éditée par le "*Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte. Bezirksgruppe Kiel*" sous le titre "**Poststempel mit dem Zusatz 'Reichpost' von 1945-1950 in Schleswig-Holstein**".



La mention "*Reichpost*" devait être immédiatement enlevée des cachets de Munich et Nuremberg à cause de la croix gammée qui figurait aussi dans le cachet.

Dans les cachets de Leipzig avec la mention "*Reichsmessestadt*", cette dernière a été enlevée au début de novembre 1945.

Dans les cachets de Francfort sur le Main, '*Stadt des Deutschen Handwerkes*', les cachets sont encore restés en usage durant 1945.

D'autres cachets ont probablement encore servi dans la période qui a suivi la guerre. ❄





# Postzegelveilingen VAN LOOY & VAN LOOY

info@vanlooystampauctions.com  
www.vanlooystampauctions.com

Tel.: 03/ 232 22 05  
Fax: 03/ 225 18 73

Frankrijklei 120  
2000 Antwerpen



€ 1000 ➡ € 6000



€ 2500 ➡ € 5600



€ 250 ➡ € 2400



€ 7500 ➡ € 10500



€ 300 ➡ € 1650



€ 500 ➡ € 1300



€ 150 ➡ € 560



€ 600 ➡ € 2600



€ 250 ➡ € 720



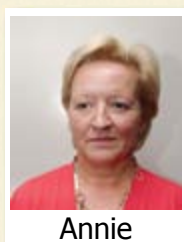
€ 300 ➡ € 900

Quelques exemples de nos résultats: (Départ ➡ Prix atteint)

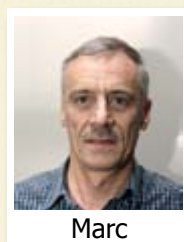
Annuellement plus de 20.000 lots changent de propriétaire grâce à nos ventes publiques. L'offre importante et variée se compose de cartes postales, de lettres et de timbres sous forme de séries ou de collections de Belgique et de l'étranger. N'hésitez pas à nous contacter si vous voulez réaliser vos lots isolés ou vos collections.



Frans



Annie



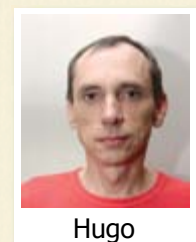
Marc



Marcel



Bart



Hugo

Depuis 20 ans à votre service.