



**BINCHE ET L'HISTOIRE POSTALE (3<sup>e</sup> partie)**

REVUE DE LA  
SOCIÉTÉ D'ARCHÉOLOGIE  
ET DES AMIS  
DU MUSÉE DE BINCHE

N° 19 — 2004

# LES CAHIERS BINCHOIS

---

*Illustration de la couverture :*  
1915. Carte-vue de Binche à Altona.  
(Voir p. 16).

## AVANT-PROPOS



La magistrale étude de Monsieur Emile Clerbois concernant BINCHE ET L'HISTOIRE POSTALE est menée à terme par ce troisième volume qui commence par le service postal durant la guerre 1914-1918 et fait suite à deux autres volumes :

- N° 12 (1994) - Des origines à 1830.

- N° 15 (1997) - De 1830 à 1914.

Ces trois CAHIERS BINCHOIS sont le fruit d'une longue et fructueuse recherche, poursuivie par un érudit en la matière, passionné de philatélie depuis toujours et membre du comité de la SAAMB. Nous le félicitons et le remercions pour ce travail en tous points remarquable.

Nous vous en souhaitons une lecture enrichissante.

Le Président,

**P. Demaret**

Nous avons le plaisir de remettre, à nos membres  
ce **CAHIER BINCHOIS N° 19.**

## SOMMAIRE

### Binche et l'histoire postale par E. Clerbois Troisième partie de 1914 à 1952

Chapitre 32 — Le service postal durant la guerre 1914-1918	3
A - Ambulants postaux	9
B - Convoyeurs	12
C - Trains postaux spéciaux	19
D - Les "B Postamt"	20
E - Etapes	23
F - Censure du courrier	27
G - Prisonniers et déportés	38
H - Postes belges	43
I - Opérations extérieures	49
J - L'inflation allemande	79
Chapitre 33 — La poste à Binche de 1918 à 1952	82
Chapitre 34 — La guerre 1940 -1945	99
Chapitre 35 — La poste à Binche en 1952	114
Chapitre 36 — L'évolution des transports dans la région de Binche	119
A - Diligences et malles-poste	119
B - Canaux	125
C - Chemins de fer	130
D - Bonne-Espérance	144
E - Les oblitérations ferroviaires	147
F - Les stations de la ligne Baume-Erquelines	152
G - Les lignes vicinales	156

## 32 - LE SERVICE POSTAL DURANT LA GUERRE 1914-1918

Ce sujet est très vaste.

Le limiter à ce qui s'est passé à Binche au point de vue postal durant ces quatre années n'offre qu'un intérêt restreint.

Le choix adopté souligne les événements vécus qui ont fait l'objet d'émissions postales, tant sur le front ouest que sur les autres fronts.

Il s'intéresse particulièrement à l'organisation du courrier postal pour:

- Les militaires allemands sur le front ouest.
- Le courrier civil dans les territoires occupés.
- Le courrier des militaires belges.
- La correspondance des prisonniers de guerre et des déportés.

Le 28 juin 1914, un étudiant serbe assassiné à Sarajevo, l'archiduc héritier au trône d'Autriche-Hongrie : François-Ferdinand.

Le 28 juillet 1914, l'empereur François-Joseph I<sup>er</sup> déclare la guerre à la Serbie.



Prince héritier  
François-Ferdinand



Empereur François-  
Joseph Autriche-Hongrie



Armée austro-hongroise: Infanterie Cavalerie Artillerie

Le Monténégro voisin est également envahi. Cette principauté dirigée par le prince Nicolas I<sup>er</sup> sera occupée par les troupes austro-hongroises.

Le jeu des alliances entraîne le 1er août 1914 la déclaration de guerre de l'Allemagne à la Russie. La Russie est l'empire du tsar Nicolas II Romanov.

Quant à l'empire d'Allemagne, il est depuis 1888 dirigé par Guillaume II, roi de Prusse.

Curieusement, seul un timbre de l'Etat de Wurtemberg représente ce souverain.



Pierre Ier  
Roi de Serbie



Sa visite du champ de  
bataille. Emission de 1915



Nicolas Ier, Prince  
de Monténégro



Le cloître de Cettigné. Mausolée  
de la famille princière



Nicolas II Romanov  
Tsar de Russie



Guillaume II  
Roi de Prusse Empereur  
d'Allemagne

C'est le 1<sup>er</sup> août également que la mobilisation des troupes belges décidée par le roi Albert débute. Le matériel ferroviaire des gares frontières avec l'Allemagne est évacué et tout le trafic ferroviaire vers ce pays est arrêté.

Le 3 août, l'Allemagne déclare la guerre à la France. Les troupes belges font sauter les tunnels de Hombourg, Nasproué, Trois-Ponts et Stavelot et provoquent des déraillements dans ceux de Coö, Roanne, Remouchamps, Verviers-Est et de La Sauvenière à Spa.

Le 4 août, la neutralité belge est violée par les troupes allemandes, et la Grande-Bretagne déclare la guerre à l'Allemagne. A 12h50, le dernier train quitte Visé vers Liège alors que les Allemands sont déjà à Devant-le-Pont.

Le 6 août, l'Autriche-Hongrie entre en guerre contre la Russie. Des milliers d'évacués quittent la région liégeoise à bord des derniers trains.

Le 22 août, la région de Charleroi connaît les premières batailles entre troupes allemandes et franco-anglaises.

Un des combats les plus sanglants sera la bataille de Collarmont.

Le 22 août, les troupes allemandes ont investi Carnières.

Durant la nuit, les 24<sup>e</sup> et 28<sup>e</sup> Régiments d'Infanterie française ont pris position le long de la Chaussée de Bascoup.

Il est près de 9h quand les premiers coups de feu atteignent un officier allemand et trois "uhlans" (des cavaliers) à hauteur du terril aujourd'hui disparu situé entre le carrefour dit "La Reine des Belges" et la gare de Piéton.

Les combats cesseront vers 16h, et laissent un grand nombre de victimes sur le terrain : 3000 Allemands et près de 1000 Français, plus un grand nombre de blessés.

Le cimetière militaire établi en 1918 et rassemblant les victimes sur le lieu du combat compte encore 248 tombes de corps français non rapatriés. Les morts allemands seront rapatriés par train au départ de la gare de Piéton ou incinérés sur place.

Soixante maisons ouvrières bordant la route de Bascoup seront incendiées et quatre civils accusés d'avoir tiré passés par les armes.

Ce même 22 août, une unité allemande arrivant d'Haine-St-Pierre est atteinte de plein fouet par un obus anglais à Péronnes-lez-Binche.

Cette avance des armées allemandes est émaillée d'atrocités et de massacres de civils, notamment à Dinant et Tamines.

Pour la plupart, ils sont imputables à des unités de la 2<sup>e</sup> Armée du général Karl von Bulow. Divers auteurs ont tenté d'analyser le comportement de ces unités et leurs motivations.

Cette 2<sup>e</sup> Armée allemande est surtout composée de soldats mobilisés, et non de soldats de métier. Ils vivent dans la hantise des terroristes et francs-tireurs auxquels leurs pères se sont heurtés durant la guerre contre la France en 1870.

L'intervention des unités françaises vers Namur et anglaises vers

Mons étaient souvent le fait d'effectifs réduits qui ont tenté des opérations s'apparentant à la guérilla pour retarder l'avance allemande.

Ceci a parfois pu laisser croire aux Allemands que ces attaques étaient le fait d'irréguliers ou de civils armés, et entraîner de ce fait la réaction sauvage qui s'en suivit.

Le 23 août, ce sera le Japon qui déclare la guerre à l'Allemagne.

Ce sera le 23 août également que les troupes allemandes occupent Binche, et tous les services dépendant de l'Etat belge s'arrêtent, y compris la Poste.

Son percepteur était **M. H. BUYTAERT**, et le bureau de Binche qu'il dirigeait était une perception de 1ère classe.



Le 6 septembre, tandis que débute la

Le maréchal Joffre,  
vainqueur de la Marne,  
6 au 13 septembre 1914

bataille de la Marne qui permettra au maréchal Joffre de stopper l'avance allemande, et même au 13 septembre de repousser celle-ci sur l'Aisne, l'autorité militaire allemande met sur pied un service postal par camions pour l'acheminement du courrier aux troupes, aux services allemands, vers l'Allemagne et aux différents fronts.

Cette organisation posait de gros problèmes: les troupes étaient en mouvement, et il fallait une constante réorganisation pour faire face à l'évolution de la situation militaire.

Le Grand Quartier Général allemand refusait de donner à la **Feldpost** (= Poste de campagne) des renseignements sur la localisation des unités combattantes.

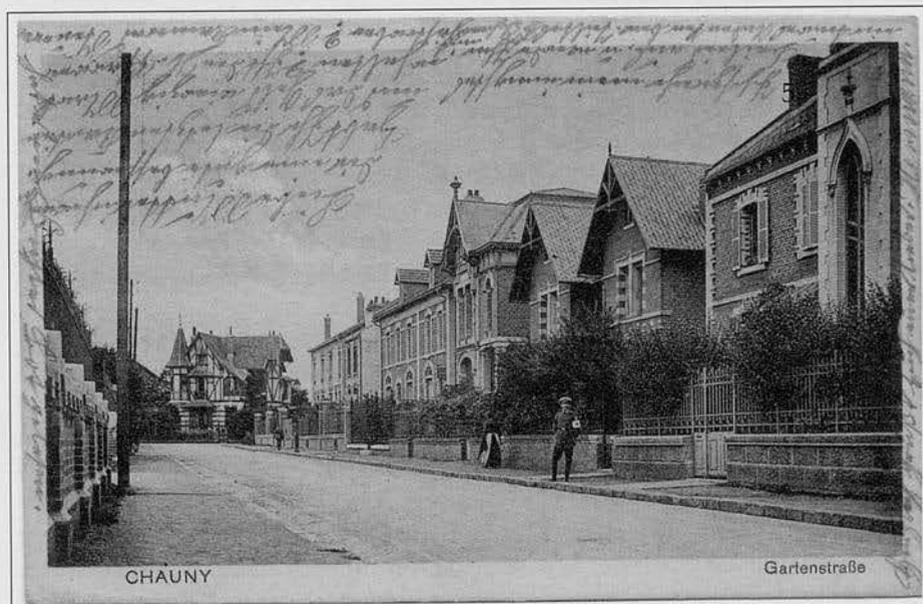
A partir du 1er octobre 1914, à l'initiative du gouverneur général **von Bissing**, la poste allemande ouvre au public les bureaux de poste de Bruxelles, Liège et Verviers.

Le 13 octobre, ce sont les bureaux de Mons et du Borinage qui sont ouverts, mais avec du personnel belge, les employés des postes ayant repris leur service avec l'autorisation du Gouvernement belge en exil.

Alors que le 3 novembre 1914, les Alliés déclarent la guerre à la Turquie, des convoyeurs transportant des dépêches circulent déjà entre Cologne et Chauny. Pourquoi Chauny ? Ce chef-lieu de canton de l'Aisne était également un point de jonction ferroviaire entre St-Quentin et Soissons, et le plus proche du front.

L'implantation des services allemands de la 1ère Armée (**Etappens Ansstatsdepot**) y sera très importante au point que ceux-ci éditeront des cartes-vue locales avec texte allemand pour le courrier des militaires en place.

La remise en activité du réseau ferroviaire verra s'ajouter des convoyeurs de dépêches vers St-Quentin, Laon et Lille. Les cheminots allemands amènent des machines prussiennes, bavaroises, saxonnes, badoises,... auxquelles s'ajouteront de nombreuses machines belges restées sur place lors de la retraite d'Anvers.



1-11-1915 – Feldpostkarte de Chauny (Aisne) à Arnoltern um Kaiserstuhl (Baden). Edition allemande sur laquelle la "rue des Jardins" est devenue "Gartenstrasse" Un ambulancier militaire pose sur le trottoir. Au verso, la marque "ETAPPENSANSTATSSDEPOT – 31 SEKTION.D.I.ARMEE" qui est celle de l'unité affectée à ce dépôt d'Etapes.

Le bureau de poste de Binche sera rouvert au public le 24 avril 1915, et deviendra "B.POSTAMT" le 1er juillet 1916, suite à la réorganisation allemande des services.

Le "B.POSTAMT" travaille avec du personnel belge, et ne traite que des affaires se rapportant aux civils belges.

A l'opposé, les "A.POSTAMT" travaillent avec du personnel allemand, et ne s'occupent que du trafic postal relatif aux troupes et aux services allemands, tel LA LOUVIÈRE 2 ouvert le 30-6-1915.

A partir de mai 1915, le bureau ferroviaire allemand de Bruxelles a pris en charge le service postal sur les principales lignes belges, mais le service direct entre Cologne et le nord de la France est maintenu.

Au sud, en France occupée, le bureau ferroviaire n° 12 de Metz avait rétabli le service avec Montcornet, St-Quentin, Vouziers vers Vilosnes via Sedan, Stenay, et vers Vigneulles via Conflans, Chambly.

En outre, les responsables du courrier allemand ont créé à leur tour des lignes pour amener le courrier au plus près des unités dans leurs zones respectives.

Le courrier destiné aux militaires était oblitéré au départ par la poste civile allemande, tandis que le courrier destiné aux familles était en principe oblitéré par la "Feldpost" de l'unité, mais souvent, on n'y trouve que la mention manuscrite "Feldpost".

A Binche, l'unité qui était stationnée était le "2ème Escadron de l'armée territoriale" faisant partie du "2ème Corps d'armée de Bavière".

On peut trouver le cachet de cette unité "2 LANDSTURM ESKADRON\*2BAYR ARMEE CORPS" sur diverses cartes-vues expédiées de Binche à Schweinfurt a/Mein les 7-10-1915, 24-2-1917 et 20-10-1917 par un militaire de cette unité, qui d'après le texte de ces cartes était en garnison également à Thuin (Collection Cl. Leroy).

Une seconde marque intéressante a été découverte en date du 12-7-1915 sur une carte-vue de Binche expédiée de Thuin à Altona (près de Hambourg). Elle porte le cachet du commandant de la place de Binche: "DER ORTSKOMMANDANT \* BINCHE".

Cette carte a en outre reçu le cachet de type allemand "à pont" "THUIN (BELGIEN) -12-7-15-10-11 V" qui est la marque du "A.POSTAMT" de Thuin dont dépendait Binche pour le courrier des militaires allemands (Collection A. Gorez).

Une conclusion s'impose: les marques apposées par les postiers ambulants, les convoyeurs, ou celles des trains spéciaux restent donc rares !

## A - AMBULANTS POSTAUX : "BAHNPOST"

Ces marques apposées par les postiers des bureaux ambulants allemands ont remplacé celles apposées par les postiers des bureaux ambulants circulant à bord des trains belges. Elles comportent les noms allemands des localités desservies, l'indication "Bahnpost", le n° du train "Zug" ou la lettre "Z" suivie d'un nombre et la date. Les services couvrant la France occupée sont repris dans cette liste.

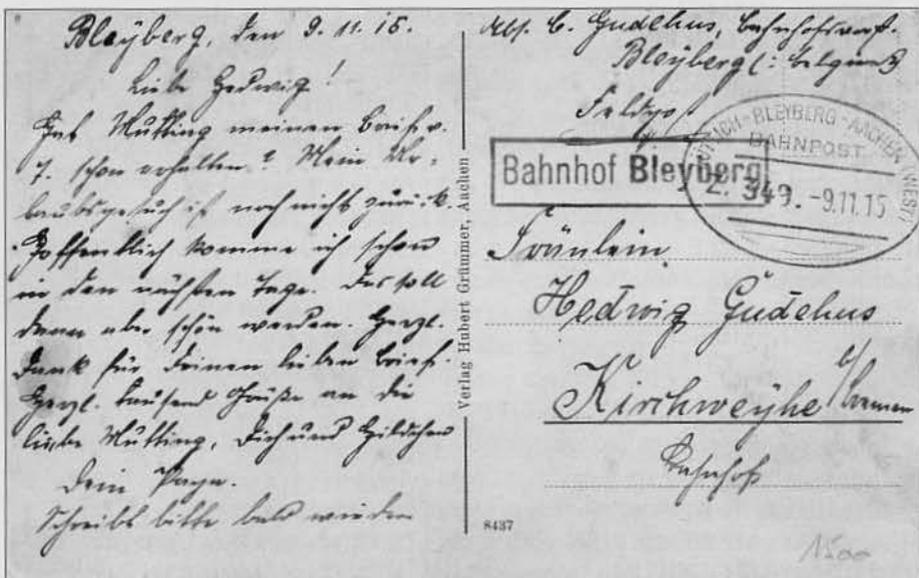
La plupart de ces marques sont au type ovale des Chemins de fer de Prusse.

Voici la liste de ces bureaux ambulants recensés par divers auteurs et utilisant les marques au type prussien:

- |   |   |
|---|---|
| 1 - ARLON - VIRTON                      | 34 - DINANT - JEMELLE                       |
| 2 - BRÜSSEL - ANTWERPEN                 | 35 - GENT - CHARLEVILLE                     |
| 3 - BRÜSSEL - CAMBRAI                   | 36 - GENT - COURTRAI                        |
| 4 - BRÜSSEL - CHARLEVILLE               | 37 - GIVET - MARIEMBOURG                    |
| 5 - BRÜSSEL - COURTRAI                  | 38 - HERBESTHAL - LAON                      |
| 6 - BRÜSSEL - GENT                      | 39 - HERBESTHAL - LILLE                     |
| 7 - BRÜSSEL - GENT-OSTENDE              | 40 - LANDEN - GEMBLoux                      |
| 8 - BRÜSSEL - HERBESTHAL                | 41 - LIBRAMONT - UFLINGEN                   |
| 9 - BRÜSSEL - HIRSON                    | 42 - LÖWEN - BEVERLOO                       |
| 10 - BRÜSSEL - KORTRYK                  | 43 - LÖWEN - CHARLEROI                      |
| 11 - BRÜSSEL - LILLE                    | 44 - LÖWEN - GENT                           |
| 12 - BRÜSSEL - LUXEMBURG                | 45 - LÖWEN - MECHELEN                       |
| 13 - BRÜSSEL - METZ                     | 46 - LÖWEN - TURNHOUT                       |
| 14 - BRÜSSEL - MEZIERES-<br>CHARLEVILLE | 47 - LÜTTICH - ANTWERPEN                    |
| 15 - BRÜSSEL - MONS                     | 48 -- LÜTTICH - BLEYBERG -<br>AACHEN (WEST) |
| 16 - BRÜSSEL - NAMUR                    | 49 - LÜTTICH - CHARLEROI                    |
| 17 - BRÜSSEL - OSTENDE                  | 50 - LÜTTICH - DIEST                        |
| 18 - BRÜSSEL - VALENCIENNES             | 51 - LÜTTICH - HASSELT                      |
| 19 - CHARLEROI - HIRSON                 | 52 - LÜTTICH - JEMELLE                      |
| 20 - CHIMAY - MARIEMBOURG               | 53 - LÜTTICH - LUXEMBURG                    |
| 21 - CHIMAY - St-QUENTIN                | 54 - LÜTTICH - NAMUR                        |
| 22 - CHIMAY - VALENCIENNES              | 55 - LÜTTICH - TERGNIER                     |
| 23 - CÖLN - ANTWERPEN                   | 56 - LÜTTICH - TROIS-PONTS                  |
| 24 - CÖLN - BRÜSSEL                     | 57 - LÜTTICH - VISÉ                         |
| 25 - CÖLN - CHAUNY                      | 58 - LUXEMBURG - JEMELLE                    |
| 26 - CÖLN - DOUAI                       | 59 - LUXEMBURG - NAMUR                      |
| 27 - CÖLN - GENT                        | 60 - LUXEMBURG - TROIS-PONTS                |
| 28 - CÖLN - LAON                        | 61 - MARIEMBOURG - JEMELLE                  |
| 29 - CÖLN - LILLE                       | 62 - METZ - CHARLEVILLE                     |
| 30 - CÖLN - LÜTTICH                     | 63 - METZ - CONFLANS                        |
| 31 - CÖLN - VALENCIENNES                | 64 - METZ - RETHEL                          |
| 32 - CÖLN - VERVIERS                    | 65 - METZ - VIGNEUVILLE                     |
| 33 - COURTRAI - LILLE                   | 66 - MONTMEDY - VERDUN                      |

67 - NAMUR - CHARLEVILLE  
 68 - NAMUR - LUXEMBURG  
 69 - PEPINSTER - ULFLINGEN  
 70 - THIELT - CHARLEVILLE  
 71 - TRIER - CHARLEVILLE-RETHEL  
 72 - TRIER - CHARLEVILLE

73 - TRIER - CHARLEVILLE -  
 St-QUENTIN  
 74 - TIRLEMONT - BEVERLOO  
 75 - TIRLEMONT - TONGRES  
 76 - VIRTON - HOUYET



9-11-1915 – Carte-vue de Bleyberg à Kinhweyhe. Vue du pensionnat Maria hill et intitulé "salut de Moresnet belge"  
 Griffe encadrée de la station de Bleyberg: Bahnhof Bleyberg  
 Ambulant ovale: LUTTICH – BLEYBERG – AACHEN(WEST) – BAHNPOST Z349 – 9 – 11 – 15 (N° 39)  
 Franchise indiquée manuellement: Feldpost  
 Après 1918, Bleyberg est devenu territoire belge et a pris le nom de Plombières.

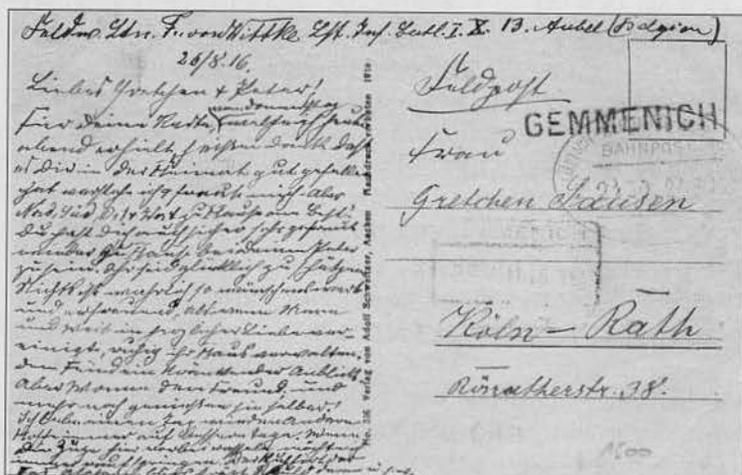


Lettre de Bruxelles à Berlin

En franchise: "Feldpostbrief"

Marque d'origine: DEUTSCHES GENERAL GOVERNEMENT - BRÜSSEL

Oblitération flamme: BRUSSEL - 1 BRUXELLES 1 - 17 - 18 - 27 - VIII - 1916 - I.T.



Indication manuscrite "Feldpost"

Postée à Gemmenich: griffe de gare

Cachet à date de la gare de Gemmenich 27 - VIII - 19 - 16

Marque de l'ambulant : LÜTTICH - BLEYBERG - AACHEN (WEST) -  
BAHNPOST Z 2430 - 27 - 8 - 16 (n° 39)

Au verso: vue de l'Altenberg; Casino (= Vieille Montagne)

## B - CONVOYEURS : "SCHAFFNERBAHNPOSTEN"

Les recherches des auteurs philatéliques ont permis de retrouver quelques marques attribuées aux convoyeurs postaux. Elles sont en minuscules et sur quatre lignes:

### **Bahnpost**

le trajet

la date

le n° du train **Zug n°** . .

(complété manuellement)

Certains ambulants allemands ont utilisés des marques au type utilisé par les Chemins de fer de Bavière, c'est-à-dire une marque encadrée rectangulaire comportant les mêmes données sur quatre lignes et la distinction entre convoyeurs et ambulants au type bavarois n'est pas évidente. On découvre:

- 1 - CAMBRAI - LILLE
- 2 - CHARLEVILLE - St-QUENTIN
- 3 - CHIMAY - St-QUENTIN
- 4 - CHIMAY - VALENCIENNES
- 5 - CÖLN - ANTWERPEN (sans n°)
- 6 - CÖLN - BRÜSSEL
- 7 - CÖLN - CHAUNY
- 8 - CÖLN - DOUAI
- 9 - CÖLN - GENT
- 10 - CÖLN - LAON (n° 304, n°2832 et sans n°)
- 11 - CÖLN - LILLE (sans n°)
- 12 - CÖLN - OSTENDE
- 13 - CÖLN - ROESLAERE
- 14 - CÖLN - St-QUENTIN (n° 5704)
- 15 - CÖLN - VALENCIENNES
- 16 - COURTRAI - CAMBRAI
- 17 - GENT - CHARLEVILLE (sans n°)
- 18 - CHARLEVILLE - St-QUENTIN

Pour aider la compréhension, voici quelques traductions utilisées ci-avant :

CÖLN = Cologne, AACHEN = Aix-la-Chapelle, LÜTTICH= Liège, LÖWEN = Louvain, BLEYBERG = Plombières, TRIER = Trêves, . . .

## LES ASSOCIATIONS CHARBONNIERES

On peut se rendre compte que les lignes utilisées par les troupes allemandes laissent à l'abandon une partie du réseau secondaire belge.

C'est ce qui va permettre à "l'Association charbonnière du Centre" regroupant des patrons charbonniers et des cheminots de tenter d'assurer l'approvisionnement de la capitale en charbon. Pour ce faire, il faut non seulement l'autorisation des autorités allemandes d'occupation mais aussi celle du gouvernement belge réfugié au Havre.

Grâce à huit locomotives type 29 récupérées à l'atelier de Luttre, et une machine de manœuvre provenant d'Anzin, un petit réseau parallèle pourra fonctionner dès la fin novembre 1914. Il utilisera les lignes suivantes:

- Haine St-Pierre - Ecaussinnes - Ronquières - Clabecq - Braine-le-Comte - Braine-l'Alleud - Bruxelles.

A Bruxelles-Midi, c'était des cheminots allemands qui échangeaient la rame chargée contre une rame vide, car l'accès de cette gare et ses installations étaient interdites.

- Haine-St-Pierre - Piéton - Courcelles - Luttre.

- Haine-St-Pierre - Piéton - Fontaine l'Evêque - Monceau.

Ces deux lignes collectaient le charbon aux mines.

- Haine-St-Pierre - Piéton - Anderlues.

- Haine-St-Pierre - Binche - Lobbes.

- Haine-St-Pierre - Binche - Erquelinnes.

La situation se compliqua au début de 1916, car les Allemands reprirent la section Haine-St.-Pierre - Ecaussinnes. La gare de départ sera transférée vu l'inaccessibilité de Haine-St-Pierre.

Les nouveaux itinéraires devinrent:

- Piéton - Manage - Baulers - Bruxelles (Pont de Luttre).

- Piéton - Anderlues - Buvrines - Lobbes.

- Piéton - Anderlues - Merbes Ste-Marie - la courbe de Faurœux - Erquelinnes.

Binche n'est plus directement desservi.

Réservé initialement au charbon, les convois transporteront d'autres denrées : pommes, pommes de terre, grain, nourriture pour animaux, bois de mine, . . . et aussi des wagons allemands fermés imposés pour le ravitaillement des troupes d'occupation.

Vers la mi-septembre 1918, ce service devra s'arrêter par suite de l'encombrement des voies dû au recul du front allemand.

Des associations similaires ont été créées au Borinage et à Charleroi et ont conservé une certaine activité après l'armistice.



1918. Lettre de Charleroi à Ressaix. 12 - 12 - 1918 - Lettre de l'Association Charbonnière de Charleroi adressée aux Charbonnages de Ressaix.  
 Cachet de départ: CHARLEROI 4 E - 15 - 16 - 12-XII-18  
 Griffes "PORT PERCU" suppléant au manque de figurines postales.  
 Port manuscrit : 0,10  
 Cette lettre montre que l'Association Charbonnière de Charleroi qui dès la fin 1914 organisait des transport de charbon vers Bruxelles, a continué son activité après l'armistice du 11 novembre 1918.



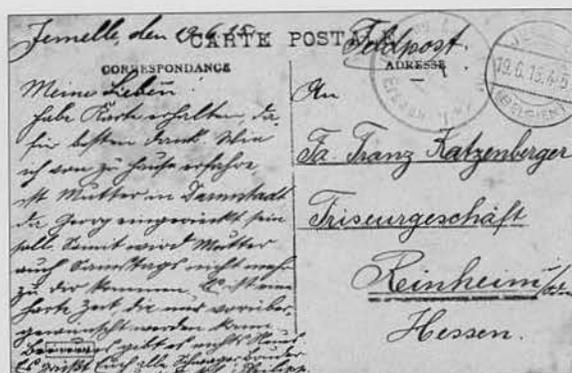
1915. Lettre de voiture de Marchienne-au-Pont à Lambusart.  
 Cet envoi concerne 22 paquets de pointes expédiés par les Clouteries mécaniques de Fontaine l'Évêque au Charbonnage du Petit Try à Lambusart.  
 Cet envoi a transité entre Marchienne-au-Pont et Taminies par les lignes exploitées par le personnel allemand.  
 Document et cachet attestent que ceux-ci ont été rédigés pour le transport en Belgique occupée sur les lignes que les Allemands se réservaient.



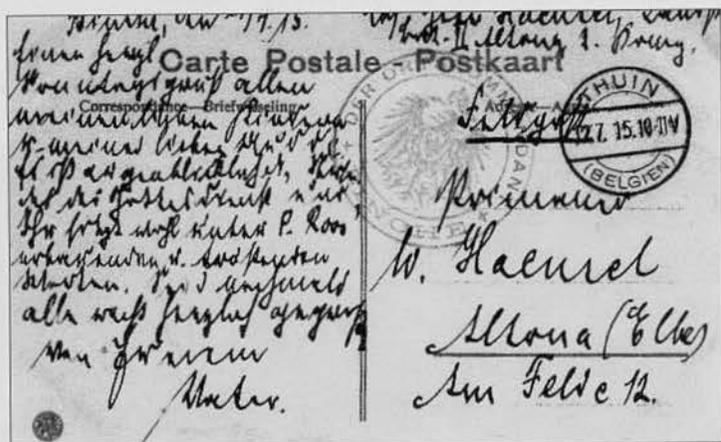
1914. Feldpost: Carte illustrée de Cham à un Uhlan en campagne  
 Carte illustrée expédiée de CHAM-OPT2-16DEZ-10-11NM-14  
 Au verso: croix de fer avec W. paysan s'armant, drapeau.  
 Texte: "Mit Gott für Kaiser und Reich".



1915. Feldpostkarte de Armée en campagne vers Wiesbaden  
 Oblitération de la Feldpost: FELDPOSTEXPEDITION DER 24 RESERVE-DIVISION -21-1-15 - 4-5-N



1915. Carte-vue de Gemelle à Reinheim (Hesse)  
 Carte-vue de Namur - La Sambre, N°6 - "Marie-José"  
 Datée de Gemelle, le 19-6-15  
 Annotée manuscritement: Feldpost  
 Cachet de l'unité: BRIEF-STEMPEL-II. Komp. Landst. Inf. Batl-Erlach  
 Cachet postal-type allemand à pont: JEMELLE ( BELGIEN ) -19-6-15-4-5.-



1915. Carte-vue de Binche à Altona. Altona se trouve près de Hambourg.  
 Marque manuscrite "Feldpost" —> franchise de port  
 Marque circulaire diam. 37/27 mm rouge: DER ORTSKOMMANDANT - BINCHE (le commandant de la place/Binche)  
 Au centre: l'aigle impérial allemand.  
 Cachet allemand à pont THUIN (BELGIEN) - 12-7-15-10-11 V  
 (12 juillet 1915 entre 10 et 11 h de l'avant-midi).  
 Le "A. Postamt" de Thuin est le bureau allemand desservant les troupes cantonnées à Binche.  
 Collection Alex Gorez



1915. Carte postale "Feldpost" de Kortryk à Alt.....

Carte postale éditée pour les armées en campagne "Feldpost"

Cachet de l'unité de l'expéditeur: J. B. Fuhrpark -Kol n° 7 -15. A.C.

Soit un parc d'artillerie à l'arrière du front.

Oblitération de départ: cachet de fabrication allemande "à pont"

KORTRYK (BELGIEN) 30-9-15-12-1N

Selon les instructions, pour les "formations spéciales" à l'arrière du front, le courrier doit être remis par l'armée au bureau d'inspection d'étapes (la zone jusqu'à 50 km à l'arrière du front)

Normalement, ce bureau est celui de Gand.



1915. Lettre envoyée de l'armée en campagne : S. B. Res. Inf. Rgt 250 1. Komp.

C'est-à-dire: Réserve infanterie du régiment n° 250 - 1ère compagnie

Cachet: K. D. Feldpostexp. 24-11-15-11-12V.a 73 Res. Div.

Elle est adressée à une personne résidant en Suisse

Cachet d'arrivée à pont: Romanshorn 8-XII-15-4- Brf. - Exp.

Cette lettre a mis 14 jours pour parvenir au bureau suisse.

Une indication numérique a été raturée, vraisemblablement pour censure, dans le libellé de l'adresse de l'expéditeur.



1916. Carte-vue de Bruxelles à Lüneburg

Carte-vue de Bruxelles – Palais de Justice – Panorama – Edition H.P.

Cachet de l'unité : BRIEF-STEMPEL – Maschinengewehr... G. Gouvernements.

Oblitération "Feldpost" K.D. Feldpostexped. Der 34. Infanterie Div. –6-2-16-9-10-V (2). Annotée manuellement : Feldpost.



1917. Photo de Charleroi à Bellmer a/Hildesheim-Feldpost

Annotée manuellement: Feldpost

Cachet de l'unité: KRIEGSLAZARET-CHARLEROI-BRIEFSTEMPEL  
=Hôpital de guerre-Charleroi: Timbre de lettre.

Cette photo expédiée le 17-2-17 représente un groupe de blessés dans une chambre d'hôpital.



1917. Carte-vue de Tournai à Dortmund  
 Carte-vue de Tournai, Parc, les Bassins – Edition Marco  
 Annotée manuscritement: Feldpost.  
 Cachet FELDPOST 26-5-17- Texte complémentaire gratté

### C. TRAINS POSTAUX SPECIAUX: "POSTSONDERZUG"

Les marques apposées dans ces trains prennent la forme ovale traditionnelle des cachets apposés par les postiers ambulants allemands.

On connaît en caractères majuscules:

1 - "POSTSONDERZUG DER M.E.D.3-BAHNPOST-Z117-25-6-15"

M.E.D.3 est l'abréviation de "Militär Eisenbahn Direktion 3", c'est-à-dire: "Direction des chemins de fer militaires 3".

Selon Kurt Zirkenbach, elle aurait été installée d'abord à Sedan, et plus tard à Hirson.

Cette oblitération figure sur un formulaire "BRIEFPOST-BUND" envoyé à Frankfurt a/M

2 - "TRIER-CHARLEVILLE-St-QUENTIN-Postsonderzug-10-4-15"

Cette oblitération est apposée sur une dépêche destinée au 5ème corps d'armée (BRIEFBEUTEL).

#### D. LES "B.POSTAMT"

Le bureau "B.POSTAMT" de Binche restera ouvert jusqu'au 31-10-1918.

Les timbres belges n'y ont plus cours: ce sont des timbres allemands au type "Germania" surchargés "Belgien" qui seront les seuls valables pour l'affranchissement du courrier.

Une première émission aura lieu le 1-10-1914. Les valeurs en pfenning et en mark sont remplacées par des centimes et des francs dans la proportion de 1F25 pour 1 mark. Pour respecter le bilinguisme belge, au 1er mai 1916, une seconde émission aura lieu avec des valeurs en "cent." au lieu de "centimes".

Sur les timbres, la conversion des monnaies donne une valeur arrondie approximative.

Par contre, pour les envois contre remboursement et les versements, seules les valeurs en marks sont admises. C'est une restriction tardive, car les documents préparés par la direction allemande des postes laissent une possibilité de choix.

Tous les cachets dateurs disponibles sont utilisés, et à Binche, on remettra en service la marque à simple cercle mise hors service le 1-1-1914, ainsi que les cachets "7points" portant les lettres A, B ou C qui l'avaient remplacée. Le courrier quittant la ville reçoit la marque de censure du bureau civil de Charleroi: "Ueberwachunstelle". Par contre, le courrier en distribution locale semble échapper à ce contrôle et ne pas être censuré.

Après le rétablissement du service postal, il fut interdit aux particuliers de transporter des lettres sans passer par la Poste. L'amende prévue pour les contrevenants pouvait atteindre 3000 marks et 3 ans de prison.

Certains bureaux ne disposaient plus des cachets oblitérants, soit que le percepteur ait quitté son poste en août 1914 en les emportant, ou pour toute autre raison, telle que la destruction par faits de guerre.

Les cachets de remplacements fournis par l'administration allemande seront au type allemand "à pont". C'est notamment le cas à Chimay et à Namur. Ils portent l'indication "BELGIEN" dans le bas de la couronne.

EMISSIONS POSTALES EN BELGIQUE OCCUPEE  
Timbres d'Allemagne au type "Germania" surchargés

a - Emission des 1-10-1914 et 18-3-1915



Surcharges "Belgien" et valeurs en Centimes et Francs

b - Emission du 1-5-1915



Surcharges "Belgien" et valeurs en Cent. et F.

c - Emission du 1-12-1916



Surcharges en Cent. et F.

Cette émission était destinée à la zone d'Etapes tant en Belgique qu'en France occupée.

Quelques tarifs postaux pratiqués sous l'occupation allemande:

	1915	Juillet 1916	1918
Imprimé		3c	13c
Carte postale	5c	8c	15c
Carte postale étranger		10c	
Lettre	10c	10c	15c
Lettre recommandée		30c	35c
Carte-récepiissé		15c	18c

**LES MARQUES DE CENSURE ALLEMANDE**

Militärische Post Ueberwachungsstelle - Greigegeben:

**Lüttich**

(Ctr) Militärische Ueberwachungstelle (Geprüft):

**Antwerpen - Brüssel - Lüttich - Mons - Soignies - Thienen -  
Tournai**

Post Ueberwachungstelle (Geprüft):

**Charleroi - Hasselt - Löwen - Namur**

Etappen Inspektion:

**Gent**

## E. ETAPES:

Un cas intéressant est celui du courrier devant circuler dans la "Zone d'étapes". Cette zone est à l'arrière des premières lignes et s'étend jusqu'à environ 50 Km du front.

Elle vit sous le régime militaire direct, et c'est l'armée allemande qui doit assurer le service postal de la population civile. Seules les cartes postales et les lettres présentées ouvertes au bureau postal sont admises, En principe, ce sont les timbres au type "Germania" surchargés en francs ou cent, mais sans la mention "Belgien" qui doivent être utilisés dans les localités françaises occupées.

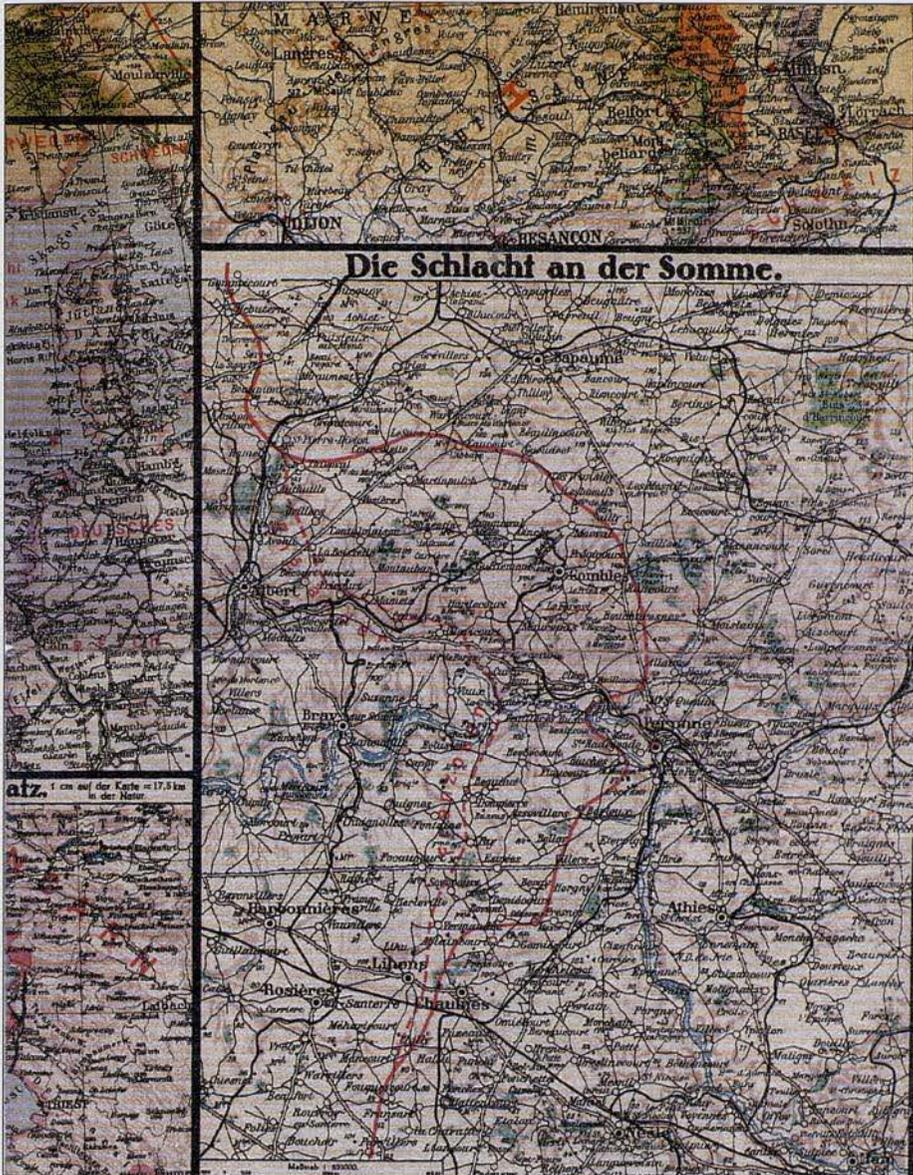
En pratique, la limite des zones d'étapes coïncide avec celle des arrondissements administratifs ou des provinces. Sont concernés: les deux Flandres (Gand-4e armée), l'arrondissement de Tournai (6e armée au 1-10-1916), l'arrondissement d'Arlon (5e armée au 15-3-1917). Le 10-3-1917, le bureau régional de Mons passe sous contrôle militaire, car il entre dans la zone d'étapes de la 2e armée. Les bureaux postaux de Obourg, Havré-Ville et Givry se retrouvent ainsi dans la "zone d'étapes".

Généralement, l'origine du courrier n'est plus indiquée sur les marques d'étapes.

Au 15-9-1918, la zone d'étapes recule encore, et cette limite reste au sud de Trivières, Péronnes-lez-Binche, Anderlues et Leernes.

Au 31-10-1918, c'est le grand recul jusqu'à la Meuse, mais pour Binche, ce passage dans la "zone d'étapes" ne durera que 12 jours.





La bataille de la Somme.  
 Situation du front en octobre 1916.  
 Carte n° 14 éditée par Pausche und Luz à Stuttgart.

## E. CENSURE DU COURRIER

Pour le Hainaut, des bureaux de censure ont fonctionné à Ath, Charleroi, Mons, Soignies et Tournai.

On découvre déjà des marques:

"**Ctr. Militarische Ueberwachungsstelle MONS**" dès la fin 1915, et le même type de marque apparaît à Soignies dès mars 1917 (Soignies relayant Mons passé dans la "zone d'étapes")

En théorie, le passage d'un arrondissement du service civil organisé par le Gouvernement général de Bruxelles au service postal dépendant d'une armée aurait dû se percevoir sur le courrier, mais c'est rarement le cas: les timbres utilisés restent marqués "Belgien" et on ne trouve pas de modifications notables dans les marques de censure.

Les curiosités dans l'application des règles postales et de censure abondent. Citons :

-Une carte postale expédiée de Bruxelles à St-Odilienberg en Hollande et qui a reçu les marques **M.A.** et **Auslandstelle Aachen** qui impliquent un transit via Aix-la-Chapelle.

-Une carte postale expédiée de Manage à Bruxelles vers la Suisse les 7-III et 15-V-1917 et qui ne porte aucune marque de censure. Le courrier à destination de l'étranger devait obligatoirement être présenté ouvert au bureau de Bruxelles.

-Une carte postale envoyée de Tirlemont à Bruxelles où le cachet allemand "à pont" oblitérant la carte utilise la version française **Tirlemont**, et la marque de censure la version flamande **Thienen**.

En 1917, le Gouvernement général scinde le pays en **Flandre** dirigée depuis Bruxelles, et en **Wallonie** dirigée depuis Namur. Cette modification entraîne le remplacement des bureaux régionaux par huit directions régionales le 21-10-1917.

Le 13 avril 1917, l'arrondissement de Nivelles est détaché du Brabant devenu province flamande et rattaché au Hainaut.

Par contre, le 15 décembre 1917, ce sont les communes de **Biévène, Enghien, Petit-Enghien, Marcq, Saint-Pierre-Capelle, Everbecq et Deux-Acren** qui sont détachées du Hainaut en tant que communes flamandes.

Et signalons également des annexions plus curieuses:

La région de Givet voyait son courrier censuré à Philippeville dès le début de 1915, et la poste de Givet utilisera un cachet **Givet/Belgien** du 15 avril 1915 au 8 juin 1915 avant que l'erreur(?) soit constatée et corrigée.

Les bureaux de **Aubrives, Fumay, Givet, Haybes et Vireux-Molhain** dépendront du Gouvernement général de Bruxelles jusqu'au 31 janvier 1918, date où ils seront fermés par suite de l'intégration de cette zone aux Etapes de la 1ère armée le 15 janvier 1918; une mesure entraînée par le recul du front allemand.

**Maubeuge** également était rattachée au Gouvernement général de Bruxelles le 1er juin 1915 avec les bureaux de **Maubeuge, Jeumont, Sars-Poteries, Colleret et Hautmont.**

Ces bureaux ont été fermés en décembre 1916, suite au passage de la région dans la zone d'Étapes entraînée également par le recul du front allemand sous la pression alliée.

On peut trouver les marques de ces bureaux sur les timbres allemands, type "Germania" surchargés "Belgien" durant les périodes où ces deux régions ont été administrées par le Gouvernement général de Bruxelles.

En principe, après le passage de ces régions dans la zone d'Étapes, la mention "Belgien" ne figure plus sur les timbres utilisés. Rappelons que la poste militaire allemande opérant dans la zone d'Étapes n'accepte que les enveloppes présentées ouvertes et les cartes postales, donc exclut les envois recommandés ou exprès ainsi que les transferts de fonds.

1914-1918 Le "B. Postamt" utilise le matériel laissé en place dans les bureaux de poste.

Sur ce récépissé du 27-4-1915, on peut noter l'emploi de l'oblitération de 1910 abandonnée depuis le 1-1-1914 environ.

**Posteinführungsschein**  
Bewijs van storting — Déclaration de versement  
Dem Einsahler auszufüllen  
du Mark, Franken etc. in Zahlen.  
In te vullen door den afzender  
(de Mark, Franken, etc., in letters)  
A remplir par l'expéditeur  
(des marks, francs, etc., en lettres)

quatre marks

Empfänger: Scherle-Couchin  
Bestimmung: Bumpelles-Weid.

Annahmestempel  
N° van het register  
N° du registre

1915  
27  
IV

Stempel des Absenders  
Tabelle 2/10/15

Les documents postaux sont devenus trilingues et au type allemand, et les sommes sont libellées en marks.

Les cartes postales sont allemandes et les timbres sont surchargés "Belgien" avec une valeur en centimes.



Le front devant Verdun en février 1918.  
 Carte n° 22 éditée par Passche und Luz à Stuttgart.  
 Annotée manuellement par les reculs après cette date.

1916. Lettre recommandée de Binche à Binche.



Marque de départ: Binche simple cercle remis en service sous l'occupation:  
1 -III - 1916 entre 9-10h

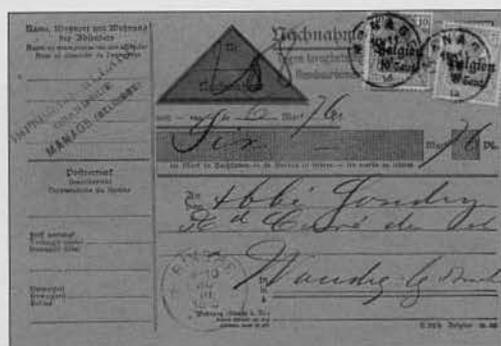
Etiquette de recommandation: griffe Binche + R 361.

Affranchissement: Germania surchargé Belgien 10 centimes: lettre  
25 centimes: recommandé

Pas de censure: distribution locale.

Le courrier bancaire était censuré par les bureaux "Banküberwachungstelle" dépendants de Bruxelles. Le plus proche était Mons.

Ceci explique le dépôt du courrier en service local.



1918. Carte-récépissé de Manage à Waudrez.

Document trilingue c20b édité spécialement par les autorités allemandes pour l'usage en Belgique.

Valeurs exprimées en marks et pfennig.

Affranchissement 10 + 8 cent - Type "Germania" surchargé "Belgien".

Oblitération simple cercle: MANAGE 26 - III - 1918 - 10 - 11

Marque d'arrivée: BINCHE C 30 - III - 1918 - 9 - 10 (7 points).

Au verso, le document est un reçu bilingue rédigé en francs.

8 F 45 valent 6 Mk 76.

Pas de marque de censure.

1915. Envoi contre remboursement de Manage à Waudrez.



Affranchissement: 2 X 10 centimes/ Belgen sur type Germania.

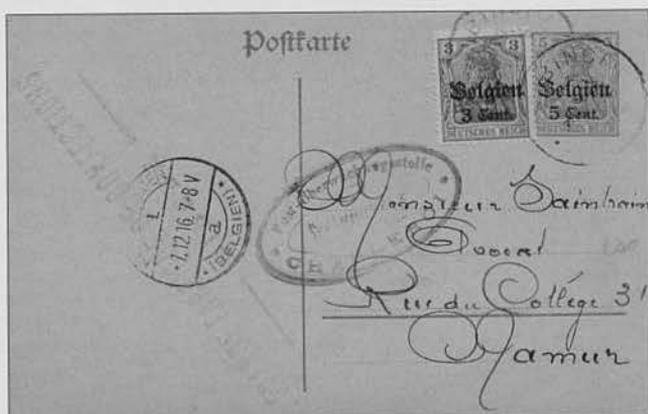
Oblitération: MANAGE 10 - 11 - 28 IX - 1915

Etiquette: Nr 15 - Nachname - Remboursment

Censure: Überwachungsstelle - Geprüft - CHARLEROI

Ce document montre que 1 mark 44 vaut 1 Fr 80, soit 1 F 25 pour 1 Mark.

1916. Carte postale de Binche à Namur.



Entier postal 5 cent "Belgien" - Germania émis en 1915

Port complémentaire 3cent = 8cent = tarif de 1916

Oblitération "7 points" Binche A - 5 - XII - 1916 -15-16(h.)

Marque de la censure de Charleroi

Marque d'arrivée: oblitération à pont de type allemand  
Namur - Namen 1a - 7 - 12 - 16 - 7 - 8.V

Censure allemande en 1914-18  
Bureau de Charleroi

22-5-1917



7-8-1916



6-12-1916



5-1-1917

On note à Mons durant la période de 1914 au 10-3-1917, l'utilisation de 3 types principaux de cachets de censure:

- 1- circulaire
- 2- rectangulaire en diverses variantes
- 3- ellipse

Après le 10-3-1917, lorsque Mons entre dans la "Zone d'Etapes", le cachet de censure sert pour l'oblitération, parfois avec l'indication "Mons" enlevée. Cette marque ne se rencontre plus que pour les formes rectangulaire et ellipse.

1915. Faire part de décès de Frameries à Péronnes-lez-Binche.



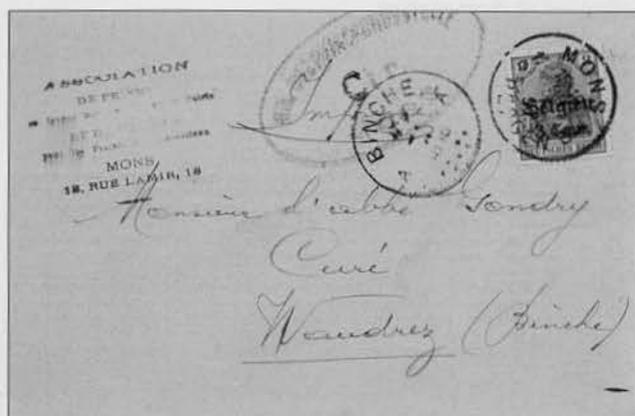
Affranchissement: 10 centimes – Belgien sur type Germania

Oblitération: Frameries 13 – IX – 1915

Marque de censure: Ctr. Militärische Ueberwachungstelle MONS

Au verso: marque d'arrivée: BINCHE C – 9 – 10 – 14 – IX – 1915 – "7points"

1916. Imprimé de Mons à Waudrez.



Affranchissement: 3 pfg "Germania" surchargé" Belgien 3 cent"  
 Obliteration bilique: MONS 1 - BERGEN 1 - 15 - 16 - 30 \* - 1916  
 Censure: MIL. UEBERWACHUNGSTELLE - Ctr - MONS  
 Marque d'arrivée: BINCHE A - 7 points" .....1916

1915. (?) Devant de lettre de Ellignies-Sainte-Anne à Fontaine l'Evêque



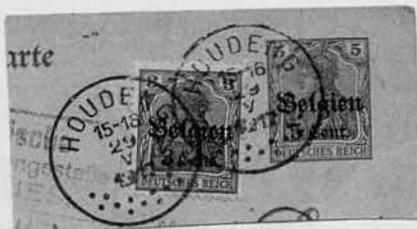
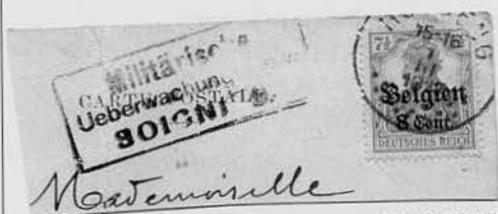
Affranchissement: 10 + 5 pfg "Germania" surchargés "Belgien 10 centimes +  
 5 centimes  
 Obliteration: "Militärische Überwachungstelle - Ctr - ATH."

Censure Allemande en 1914-18  
 Bureau de Soignies et Antwerpen.

23-5-1917



29-5-1917



25-5-1917

6-6-1917



Bureau d'Antwerpen  
 5-11-1915.



1916. Lettre de Kain à Mons



Affranchissement: 15 pfg type Germania surchargé "Belgien 15 cent";  
 Oblitération "Post-überwachungstelle - Tournai - Geprüft 21 - 11 - 16"  
 Du bureau d'étapes de Tournai  
 Griffes noires: "Zulässig Postüberwachungsstelle 6 Armée"  
 Au verso: cachet d'arrivée: MONS - BERGEN 1E - 8 - 9 - 22 - XI - 16

1916. Lettre de Bruxelles à Bruxelles



Affranchissement: 5 + 5 pfg "Germania" surchargés "Belgien 5 centimes"  
 Oblitération "flamme": BRUXELLES bilingue - 16 - 17 29 - 1 - 1916  
 Censure: "Militärische Überwachungsstelle (Bankabteilung)  
 - Freigegeben - Brüssel" - censuré malgré la distribution locale, car il s'agit  
 d'un courrier bancaire.

1918. Entier de fantaisie de Alker à Jambes



Affranchissement: 3 pfg "Germania" surchargé "Belgien 3 cent"  
 Oblitération: ALKER 10 - IV ..... 18 diam. 23,5 mm  
 Censure: "Postüberwachungsstelle - Geprüft - Hasselt (Belgien)."

1917. Carte postale de Neufchateau à Bruxelles



Entier postal allemand 7 1/2 pfg type "Germania" surchargé "Belgien 8 cent."  
 Oblitération: cachet allemand à pont: NEUFCHATEAU - 23 - 11 - 17 - 5 - 6  
 N-Prov. Luxemburg  
 Censure: Militär überwachungsstelle NEUFCHATEAU.  
 Pas de marque d'arrivée.

1916. Carte postale de Tirlémont à Bruxelles (Laeken)



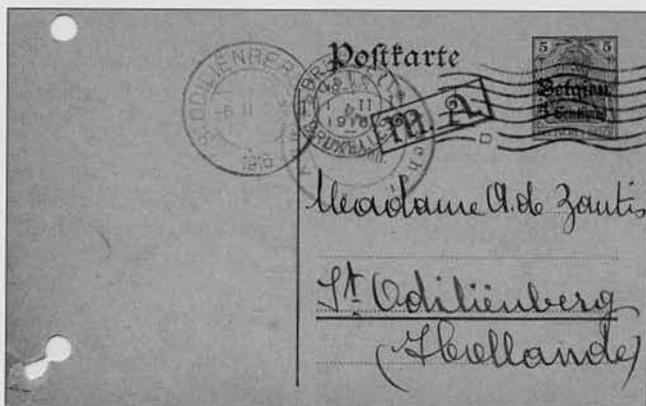
Entier postal allemand type Germania 5 pfg surchargé "Belgien 5 centimes"  
 Oblitération allemande "à pont" TIRLEMONT (BELGIEN) 10 - 3 - 16 - 8 - 9V

Marque de censure: Militärische überwachungsstelle - Geprüft - THIENEN

Marque d'arrivée: LAEKEN 1D - 15 - 16 - 10 - III - 16 - 7 points.

La séparation Flandre - Wallonie n'aura lieu qu'en 1917, et le mélange n'est pas encore codifié: centimes - Tirlémont - ... restent en français, le reste est en allemand, le flamand manque: THIENEN

1916. Carte postale de Bruxelles à St. Odiliënberg (Hollande)



Entier postal allemand 5 pfg type "Germania" surchargé "Belgien 5 centimes.

Oblitération "flamme": BRUSSEL - BRUXELLES - 19-20 - I - II - 1916

Griffe encadrée: M.A.

Marque frontalière: Auslandsstelle Aachen - Freigegeben

Marque d'arrivée: St. ODILIËNBERG - 6 - II - 9V - 1916

## G. PRISONNIERS ET DEPORTES

Les soldats belges faits prisonniers durant l'offensive allemande se sont retrouvés internés dans des camps en Allemagne.

Les premières correspondances issues de ces camps arrivent aux familles au début de l'année 1915: **Soltau, Munster, Königstein, ....**

Au cours de l'occupation s'y ajouteront de nombreux déportés civils utilisés à des travaux à l'arrière du front.

La correspondance conservée reste rare, alors que rien que pour Binche, 615 est le nombre de personnes concernées et expédiées au camp de Wittemberg.

Signalons que les déportés civils ne bénéficient pas de la franchise postale accordée aux prisonniers de guerre et à leurs familles.

### 1916. Correspondance de prisonnier de guerre



Avis de réception d'un colis.

Cachet de départ du camp:

Kriegs - Gefangenenlager II - Munster I - Westf.

Rennbahn - Brief - Stempel - Abt 6

Marque de censure (rouge): Geprüft - Kriegsgefangenen sendung.

Marque d'arrivée: DOUR 9 - 10 29 - IV - 1916.

25 - 2 - 1915

Camp de prisonniers de guerre de Soltau  
Correspondance de prisonnier belge

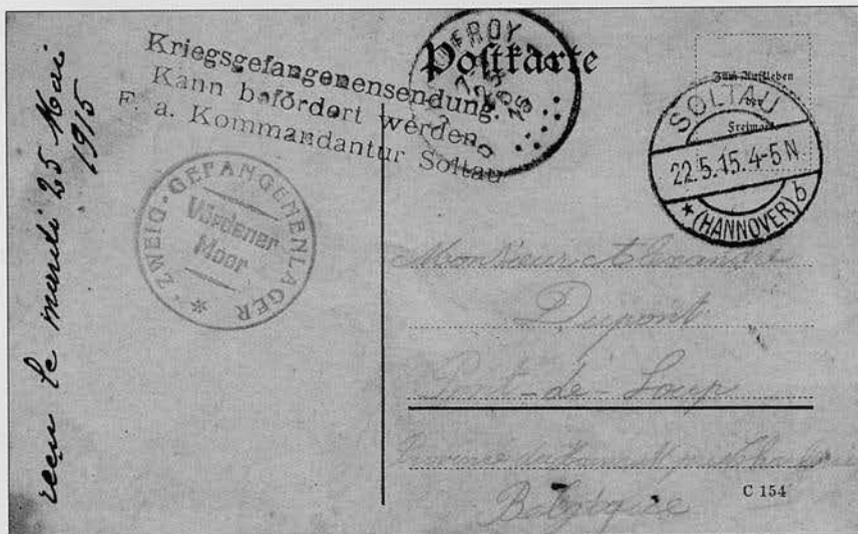


23 - 4 - 1915

Carte de renseignement venant de la Croix-Rouge



Camp de prisonniers de guerre de Soltau: 22 - 5 - 1915  
 Correspondance de prisonnier belge.



20 - 10 - 1917  
 Avis de réception d'un colis de prisonnier du camp de Hameln.

Ich bestätige, das mir zugesandte Paket Nr. ....  
 heute empfangen zu haben.

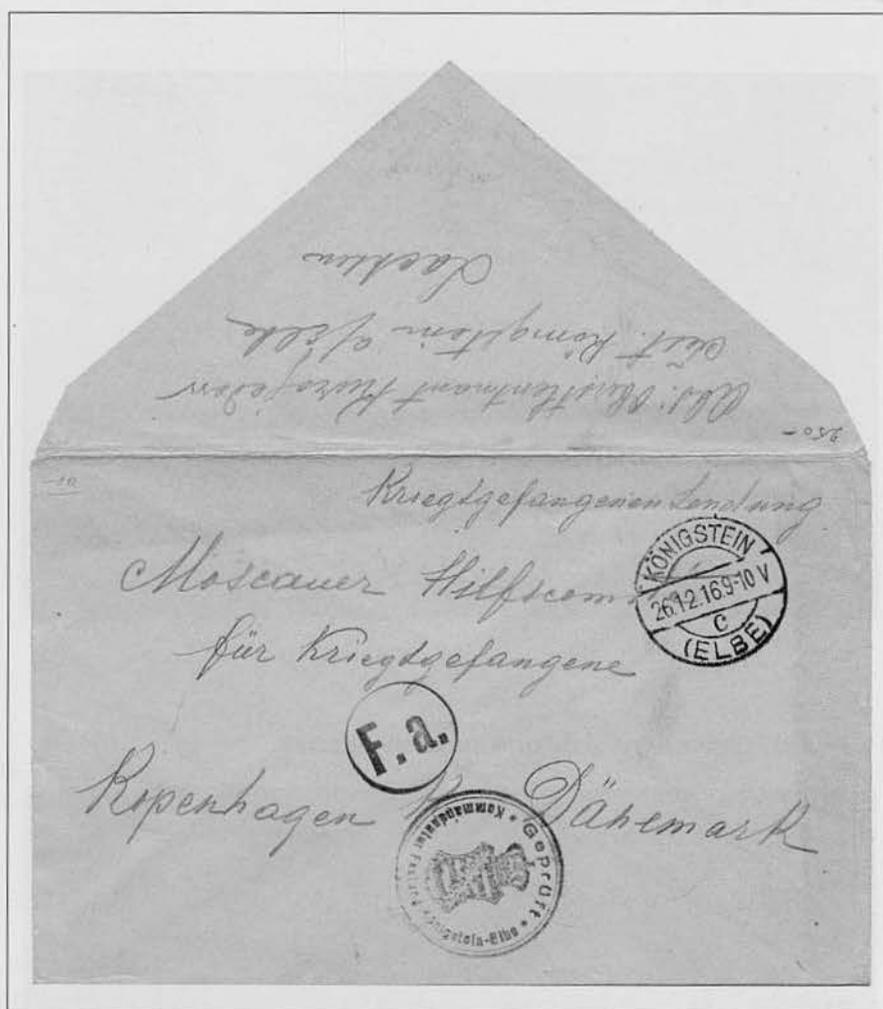
**HAMELN**, den 20 - 10 1917.

Genane Adresse für alle Postsendungen

Name: *Georges Dupont A I N*  
 Gefangenen-Nummer: *71698*  
 Gefangenen-Lager Hameln: *18*

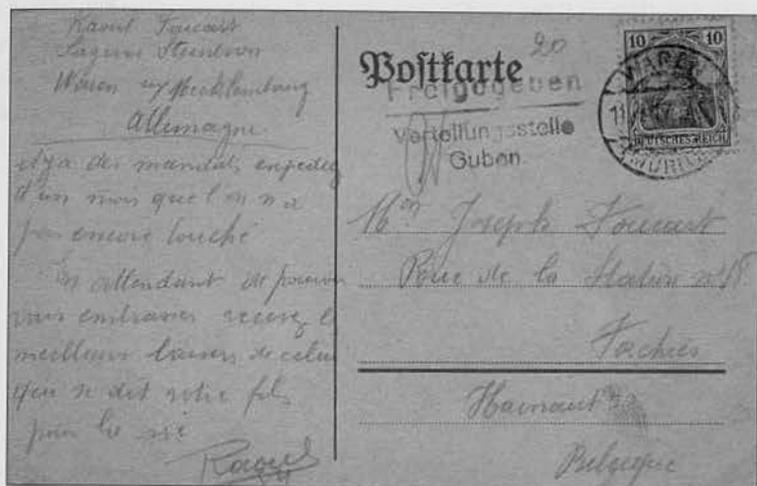
Die Unterschrift muss der Gefangene selbst leisten.





Au départ du camp de Königstein sur Elbe pour le Comité d'aide moscovite installé à Copenhague.

11-4-1917 Correspondance de déporté civil.  
de Waren à Forchies.



Port: 10 pfg type Germania

Oblitération "à pont" : WAREN - IMURNGI (?) - 11 - 4 - 17 - 5 - 6 N.

Contrôle de censure: Freigegeben - Vertollungsstelle Guben

## H. POSTES BELGES

Pour l'armée belge la portion de territoire restée libre s'amenuise.

Le 9 octobre 1914, la place forte d'Anvers est tombée.

Le 14 octobre, c'est la bataille d'Ypres, et du 18 au 27 octobre aura lieu la bataille de l'Yser.

Postalement, dans le secteur belge, on utilise le stock de la série de timbres à l'effigie d'Albert 1er dessinée par Pellens. Dès le 15-10-1915, une nouvelle série sera mise en cours.

Imprimée à Londres, elle reprend l'effigie d'Albert 1<sup>er</sup> utilisée sur les petites valeurs de l'émission en faveur de la Croix-Rouge du 3 octobre 1914, et qui avait été réalisée à Anvers 6 jours avant la chute de la ville.

Sur ces timbres seuls valables dès le 15-10-1915, on peut trouver les oblitérations:

- 1 - des bureaux du secteur de l'Yser Furnes, Poperinge, . . .
- 2 - de l'enclave belge de Baarle-Duc (Baarle-Hertog) aux Pays-Bas.
- 3 - du bureau "Le Havre (Spécial)" qui desservait le siège du Gouvernement belge à Ste-Adresse durant les hostilités.

Pour les troupes belges, le courrier circule en franchise et reçoit une oblitération "Postes militaires - Belgique" bilingue, mais ce courrier ne circule que vers les familles exilées en France ou en Angleterre. C'est surtout après l'armistice du 11-11-1918 que cette franchise sera utilisée, et ce jusqu'en 1920 lors de l'occupation belge en Allemagne. Elle sera relayée par l'emploi de timbres d'occupation à dater du 20 septembre 1919, et se poursuivra jusqu'au 18-11-1924 pour la Ruhr.



Emission de 1915: Halle aux draps à Ypres



Furnes: Le roi Albert Ier décore le drapeau du 7e de ligne

Les oblitérations belges sont rares :

a) secteur de l'Yser



Veurne (Furnes) 10 août 1915

b) enclave belge de Baarle-Duc (Baarle-Hertog)



c) Le Havre (Spécial) - Siège du gouvernement belge



7 - 1 - 1915

22 - 3 - 1915



2 - 12 - 1914

11 - ? - 1915

1917. Carte-vue de Paris à Armée belge – Front.



Carte – vue : PARIS – Gare du Nord (T.M.K.)

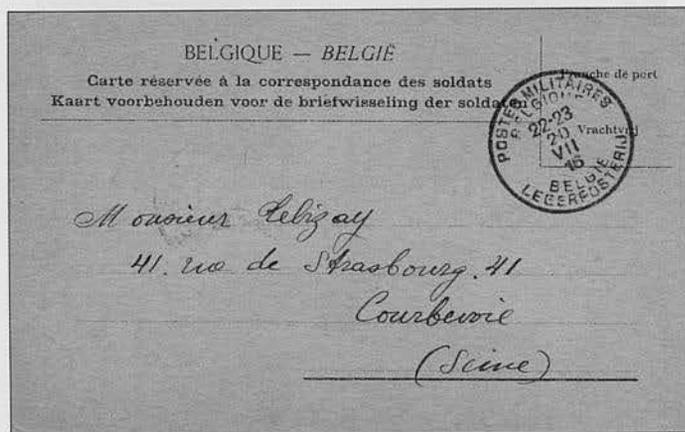
Franchise militaire: S.M.

Oblitération du convoyeur de SOISSONS A PARIS \* 2 – 10 – 17.

Texte au crayon (pour la censure).

Soissons sera occupé par les armées allemandes du 14 avril 18 au 8 août 18.

1916. Carte-correspondance de soldat vers Courbevoie



Datée du 19 – 7 – 16

Cachet: POSTES MILITAIRES – BELGIQUE 22 – 23 – 20 – VII – 16 BELGIE – LEGERPOSTERIJ

Au verso: marque d'arrivée: COURBEVOIE – SEINE – 14 – 15 – 22 – 7 – 16



## I. OPERATIONS EXTERIEURES

Sur le front français, l'année 1916 sera celle des offensives.

La bataille de Verdun est engagée le 21 février.

Dès le 22 février jusqu'au 7 mars, la "Voie Sacrée" amène chaque jour 14000 soldats français sur le front. Quand l'offensive s'arrête en décembre, le bilan en tués et blessés est de 362000 Français et 336000 Allemands.

Mais les opérations se poursuivent sur tous les fronts.

Le 5 octobre 1915, les Bulgares envahissent la Serbie qui est rapidement conquise. Cette conquête permet aux Allemands une jonction avec leurs alliés turcs.

Les Bulgares annexent également la Macédoine en 1916, et cet événement est commémoré par une série de timbres.



Nich



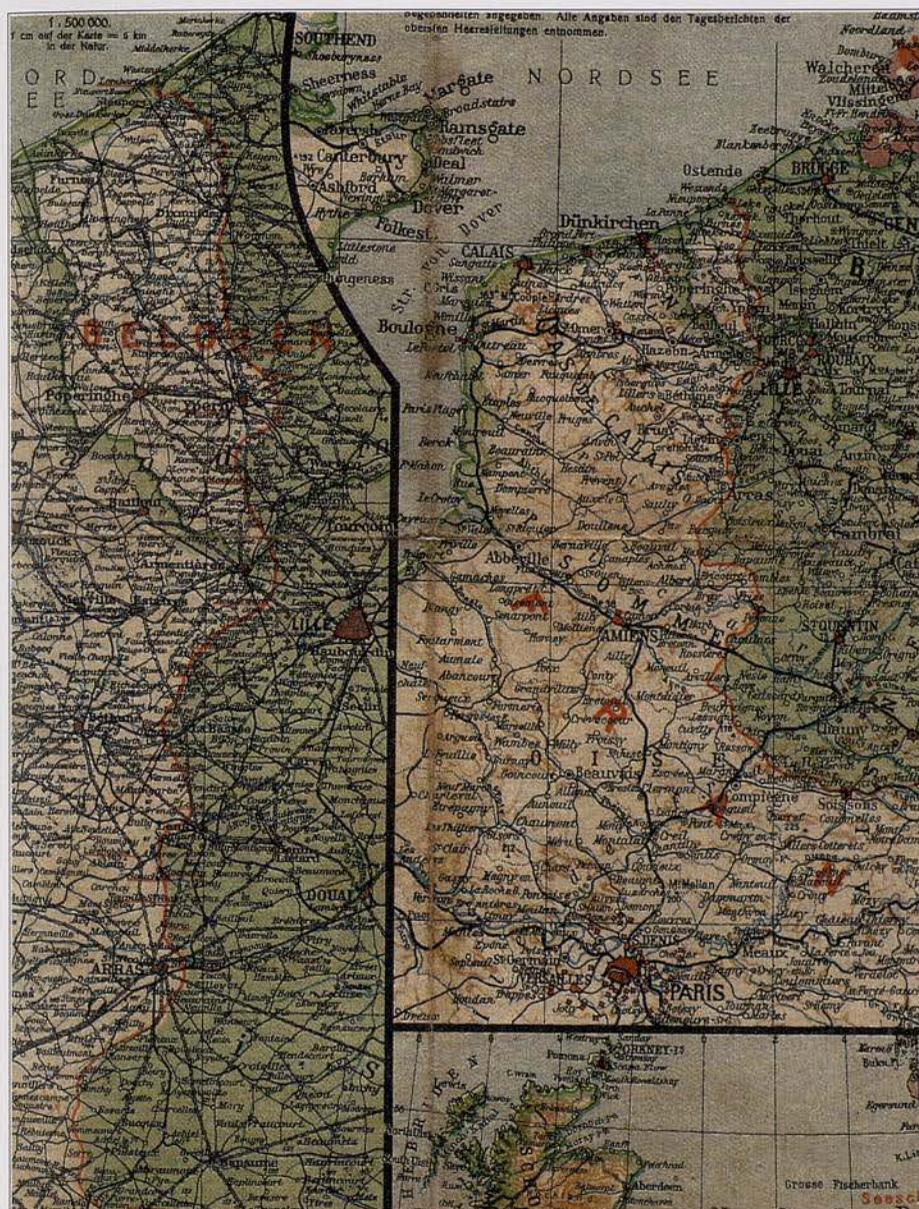
Mont Sonichka

Ochrida



Scène de combats

Gevgeli



68 Fragment de la carte N° 13. Situation en septembre 1916.

(Carte éditée par Walter Passche et Luz à Stuttgart).

Le secteur d'Ypres reste libre et contrôlé par l'armée belge.

Le front passe par Westende, Lombartzijde, Leke, Dixmude, Merckem, Pilken, Wieltje, Zillebeke, St-Eloi, Wijsstraete, Le Gbeer.

Une deuxième série préparée en 1916 ne fut mise en vente qu'en 1921 pour le service intérieur.



Pont sur le Vardar

Roi Ferdinand



Mont Shara

Lac d'Ochrida

Après avoir repoussé entre avril et septembre 1915 une expédition franco-britannique qui tentait de forcer le détroit des Dardanelles, les Turcs avancent vers la Palestine et Suez.

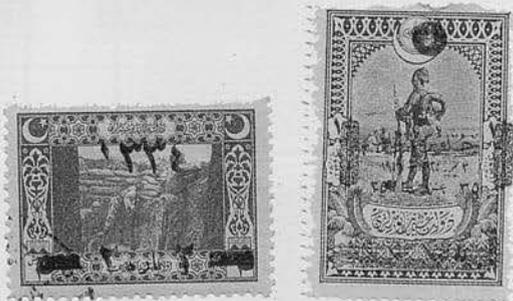
En Afrique, le Cameroun allemand est occupé par les troupes franco-britanniques.



Mohammed V de Turquie et  
carte du détroit des Dardanelles



Les tranchées des  
Dardanelles. Sentinelles et  
position d'artillerie



Offensive turque en Mésopotamie, à  
Suez et en Palestine.



Le Cameroun allemand est occupé par  
les Franco-Britanniques



Yacht impérial "Hohenzollern"

C'est en 1916 également que meurt l'empereur François-Joseph d'Autriche, et l'accès au trône de son neveu Charles Ier sera l'occasion d'une nouvelle émission postale à son effigie qui sera réservée à la poste militaire.



Les événements sur le front italien:

26 avril 1916: l'Italie signe le traité de Londres avec les Alliés

20 mai 1916: l'Italie déclare la guerre à l'Autriche

Ouverture d'un front du Trentin au Karst

Août 1916: l'Italie déclare la guerre à l'Allemagne

24 octobre 1917: offensive allemande et désastre de Caporetto

Repli italien jusqu'à la Piave

Renforts franco-anglais en Italie



1918: Les timbres de la poste de campagne d'Autriche-Hongrie sont surchargés en centesimi et liras pour servir dans les territoires italiens occupés

24 octobre 1918: le général italien Diaz vainqueur à Vittorio Veneto

3 novembre 1918: l'Autriche signe l'armistice à Padoue.

13 novembre 1918: Abdication de l'empereur Charles 1er d'Autriche

décembre 1918: Dislocation de l'Autriche et formation de la Yougoslavie.



Trente et Trieste

Vénétie julienne

Fiume (=Rijeka)

Dalmatie

Surcharges italiennes dans les territoires autrichiens occupés.

Le 12 novembre est signé le traité italo-yougoslave de Rapallo par lequel l'Istrie devient province italienne. Fiume promise à l'Italie par le traité de Londres de 1915, est occupée par Gabriele d'Annunzio en septembre 1919. Le traité de Rapallo en fait un Etat libre et d'Annunzio se retire à Vittoriale en décembre.

En 1924, le pacte de Rome l'annexera à l'Italie. La Dalmatie est cédée à la Yougoslavie, sauf le port de Zadar et les îles du Quarnaro qui resteront italiennes jusqu'au 10 février 1947.



Bosnie-Herzégovine. Timbres de la "Poste militaire impériale et royale" austro-hongroise

1918. La dernière émission postale austro-hongroise pour la "Feldpost"



Zita de Bourbon-Parme  
épouse de Charles Ier en  
1911

Charles Ier  
empereur d'Autriche et roi  
de Hongrie (1916-1918)  
abdique le 13 novembre  
1918





En 1915, pour les territoires polonais conquis sur les Russes, l'Allemagne rétablira le service postal au moyen de timbres allemands au type "Germania" surchargés: "Russisch POLEN".



En 1916, le changement de statut du territoire polonais amènera le remplacement de cette première surcharge par: "Gen. Gouv. Warschau", c'est-à-dire: Gouvernement général Varsovie.

Extrait de la carte n°14 éditée par Walter Paasche et Luz à Stuttgart.  
Situation en octobre 1916.

Les troupes allemandes ont conquis sur les Russes: la Pologne, la Lituanie, les provinces de Kurland (Courlande), Rowno, Wilna, Grodno, Brest-Litowsk en Biélorussie entre octobre 1914 et mars 1916.

Au sud, elles reprennent ensuite les territoires conquis par les Russes sur l'Autriche-Hongrie.



La Russie en 1917.

En mars, le tsar Nicolas II abdique

Les gouvernements Lvov (en mars) et Kerenski (en août) tentent de continuer la guerre aux côtés des Alliés.

En novembre, Lénine prend le pouvoir et négocie avec les Allemands.

Le 15 décembre est signé à Brest-Litovsk un armistice inespéré pour Berlin, et qui lui permet de ramener 700.000 hommes sur le front Ouest.



Diverses armées qui ne reconnaissent pas le régime Bolchevik continuent les opérations, et encore en 1920, l'Armée de l'Ouest opérant en Russie Blanche se permettra toujours l'émission de valeurs postales.

Août 1916, La Roumanie déclare la guerre à l'Allemagne le 28.  
 Son territoire est aussitôt conquis par les Allemands (octobre à décembre). L'armée roumaine se replie sur le Siret, un affluent du Danube.

1917. L'armée allemande surcharge des timbres d'Allemagne et de Roumanie du sigle M.V.I.R. = Militärverwaltung in Rumänien.



En 1918, l'armée roumaine capitule, et cette capitulation est suivie en mai de la signature de la "Paix de Bucarest" entre les deux pays. Les surcharges, sur timbres, réalisées par l'administration militaire sont remplacées, par la surcharge "Rumänien" suivie d'une valeur en "bani" sur timbres allemands au type "Germania".





Les conséquences territoriales :

Traité de Bucarest : 7 mai 1918 : Perte de la Dobroudja vers la Bulgarie et des districts de Transylvanie vers l'Autriche-Hongrie.

Assemblée de Cernauti : 27 octobre 1918; Effondrement de l'Autriche-Hongrie et annulation des pertes du traité de Bucarest.

Assemblée d'Alba-Iulia : 1er décembre 1918 : La Bukovine, la Transylvanie et le Banat proclament leur union à la Roumanie.

1919/20 : Traités de Saint-Germain et de Trianon : les territoires acquis sont confirmés et s'y ajoute le banat de Temesvar cédé par la Hongrie.

La Roumanie a doublé sa superficie.

1917. Occupation austro-hongroise en Roumaine.

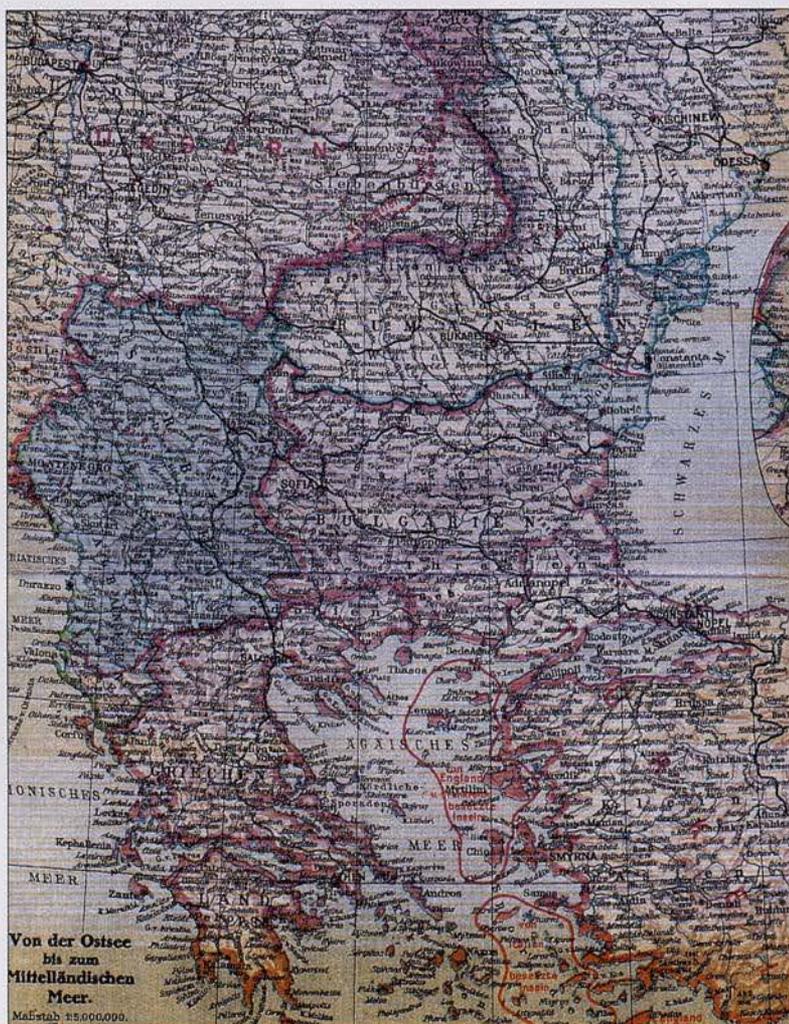
Timbres de la poste de campagne d'Autriche-Hongrie avec valeur en bani et lei.



Fragment de la Carte du Front N°14 – Situation en octobre 1916.  
Éditée par Walter Paasche et Luz à Stuttgart.

On remarque que :

- Les Grecs occupent l'Épire en Albanie.
- Les Bulgares occupent une partie de la Macédoine et la Serbie.
- Les Anglais occupent les îles de l'Égée près des côtes turques.
- Les Italiens occupent les îles du Dodécanèse près des côtes turques.
- La Roumanie se compose de la Moldavie au Nord, de la Valachie au Sud et de la Dobroudja sur la rive de la Mer Noire. Les Roumains occupent une partie de la Transylvanie hongroise.
- Les Russes ont envahi la Bukovine.



En Afrique, les troupes belges ont participé à la conquête des colonies allemandes, et en 1916, elles occuperont le Ruanda-Utundi, un district de l'Afrique Orientale Allemande. Elles y utiliseront des timbres du Congo Belge surchargés: "Est Africain Allemand - Occupation belge".



En 1918, ce sont les lettres A.O. = Afrique Orientale qui remplacent les premières surcharges.



Les surtaxes de cette série sont au profit de la Croix-Rouge.

1917. Occupation bulgare en Roumanie.  
 Timbres de Bulgarie surchargés "Poste en Roumanie 1916-1917".



En France :



R. Poincaré

G. Clémenceau



Pétain

Foch

1916 est l'année des offensives



Verdun: cette bataille engagée le 21 février se poursuit jusqu'en décembre.

Du 22 février au 7 mars, la "Voie sacrée" amène chaque jour 14000 soldats français au front.

Bilan (tués et blessés):   362000 Français  
  336000 Allemands

Tandis que sur le front de Verdun, les **Poilus** s'enterrent dans les tranchées, des hommes d'Etat, tels **R. Poincaré** et **G. Clémenceau** aidés de généraux, tels **Pétain** et **Foch**, voient leurs forces s'étoffer de contingents étrangers de plus en plus nombreux.

En 1917, le général **Pershing** est placé à la tête des forces américaines engagées sur le front français.

Le Canada lève sur les valeurs postales une taxe de guerre "**WAR TAX**" pour financer sa participation au conflit.

L'Australie et la Nouvelle-Zélande s'unissent pour fournir un contingent "**ANZAC**": Australian and New Zealand Army Corps.

Même la Jamaïque participe au conflit en 1915.

Les Tchèques et Slovaques exilés forment des bataillons qui combattent sur trois fronts:

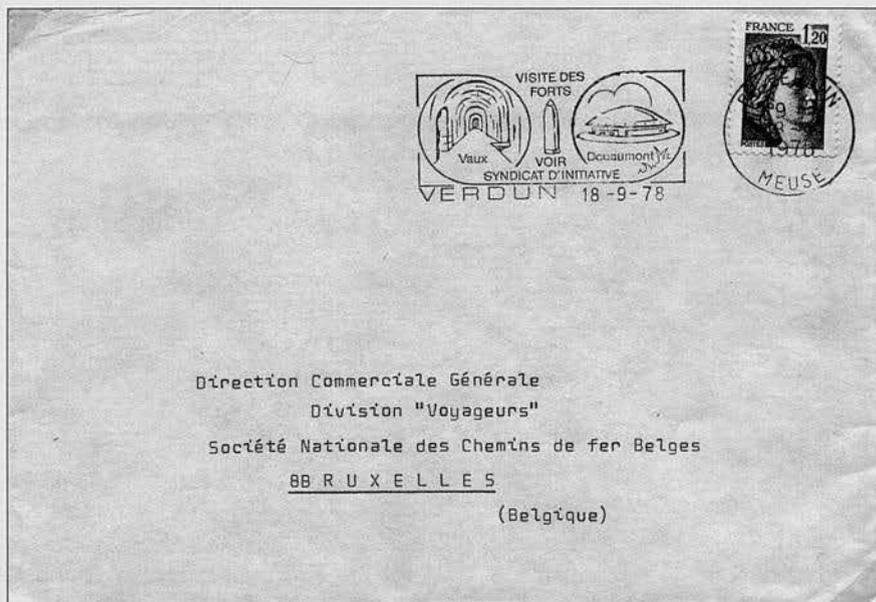
- Le bataillon recruté à Bayonne en 1915 participera aux combats à **Arras, Vouziers, Terron-sur-Aisne, Chestres, Vandy.**

- Le bataillon formé en Italie interviendra à **Doss Alto** en 1918.

- La légion russe formée à Kiev en 1914 se distinguera aux combats de **Zborov** en 1917 et de **Bachmac** en 1918.

La Légion polonaise fondée en 1914 combattrait également aux côtés des Alliés, et un corps polonais interviendra en Russie en 1918.

## Verdun: Visite du site des combats



Le fort de Vaux, pilier angulaire nord-est des forts protégeant la ville. Il résista du 9 mars au 7 juin 1916 sous les ordres du commandant Raynal. Pris par les Allemands, il fut repris le 24 octobre 1916 par la contre-offensive de Mangin.

Le fort de Douaumont, point fort de la résistance de Verdun en 1916, contient les restes de 300.000 soldats français morts devant Verdun. Cet ossuaire fut inauguré en 1932.



1914. Carte-vue de Ypres à Boulogne s/Mer (Pas-de-Calais)



Envoi en franchise d'un militaire à sa famille française.

Oblitération: TRESOR ET POSTES 138-2DEC 14 (Poste aux armées).

Le n°138 (secteur postal) remplace le nom de la localité depuis le début de la guerre.

1916. Carte-vue de Creil (Oise) à Cours (Rhône)



Pas d'affranchissement.

Oblitération: TRESOR ET POSTES \*60\* 3 MAI 16

Ce sont des oblitérations de la Poste aux Armées

A partir de 1914, un n° de secteur postal remplace le nom de la localité.

Les "Poilus" de Verdun



Le colonel Driant

tué le 22 février 1916 dans la défense du bois des Caures, écrivain sous le pseudonyme de Capitaine Danrit.

Aux Etats-Unis :



Le général Pershing fut placé en 1917-18 à la tête des forces américaines engagées sur le front français.

Le Commonwealth :



1915 "War Tax": Taxe de guerre canadienne.



1915: "ANZAC" Australian and New Zealand Army Corps, sigle désignant les unités australiennes et néo-zélandaises qui combattirent aux côtés des Alliés.



1915: Départ du contingent jamaïcain pour l'Europe.  
1919: Retour de ce contingent.



Timbres néo-zélandais commémorant la Victoire.

La Légion tchéco-slovaque :



1914: Consécration du drapeau de la Légion à Kiev



1915: Enrôlement du bataillon français à Bayonne  
Participation à la bataille d'Arras



Légionnaires français, russe  
et serbe

J. Heyduk, porte-drapeau des  
légionnaires russes

## Les combats de la Légion



1917: Zborov  
(Russie)

1918: Bachmac  
(Russie)



1918: Vouziers Terron sur  
Aisne Chestres, Vandy  
(France)

1918: Doss Alto  
(Italie)

La légion polonaise :



Fut fondée en 1914 pour combattre aux côtés des Alliés.  
Un corps polonais combattit également en  
Russie en 1918.

En Belgique :



Le Roi-chevalier



La reine Elisabeth assistant les professeurs A. Depage et Debaisieux lors d'une intervention chirurgicale sur un blessé de guerre à l'ambulance "L'Océan" de La Panne.



La Reine -infirmière.  
Tableau de Allard l'Olivier.



Cardinal Mercier



Le facteur  
aux armées  
(1916)



Bourgmestre de  
Bruxelles  
Adolphe Max



Le caporal Léon Trésignies sacrifia sa vie pour manoeuvrer le "Pont Brûlé" à Grimbergen le 26 - 8 - 1914.



Les "Joyeuses Entrées" des souverains

Bruxelles 22-11-18

Bruges 19-10-18

Liège 29-11-18



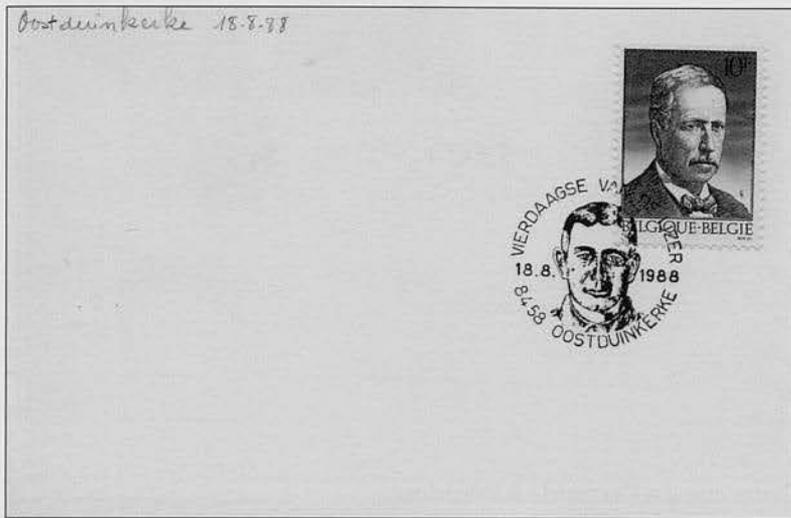
La flamme du souvenir au pied de la colonne du Congrès et le tombeau du Soldat inconnu.

Ypres: commémoration de la troisième bataille du saillant de Ypres en 1917.

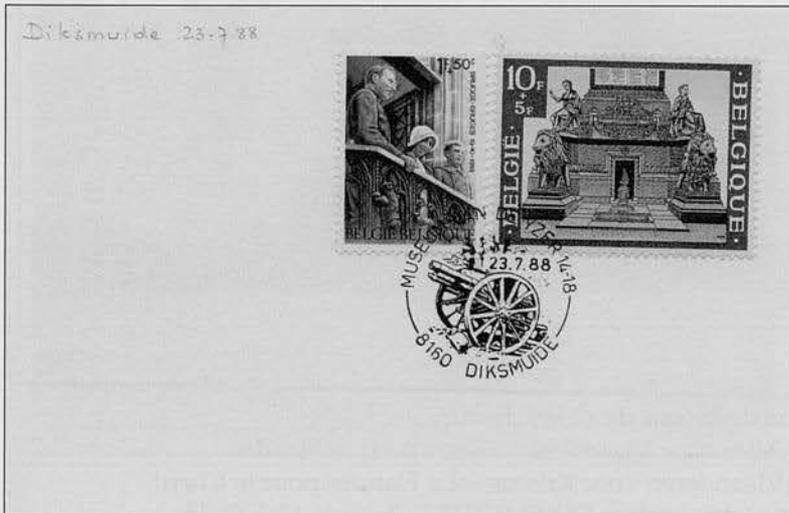


Monuments des combattants australiens, canadiens et néo-zélandais.

Oostduinkerke: Commémoration de la bataille de l'Yser.



Dixmude: Musée de l'Yser et de la Guerre 14-18  
Oblitération commémorative





1961. Carte-vue de Dixmude à Waudrez.



Vue de la porte d'accès "PAX" à la crypte des Soldats Flamands morts à l'Yser avec vue de la tour de l'Yser dynamitée.

A.V.V.: Alles voor Vlaanderen = Tous pour la Flandre

V.V.K.: Vlaanderen voor Kristus = La Flandre pour le Christ.

Au verso: oblitération: DIKSMUIDE E-7points-17-5-61-15.

Bourg – Léopold – Camp de Beverloo.  
Camp d'entraînement de l'armée belge.



Oblitération du 14 août 1904. Edition Désiré Gotthald



Oblitération du 16 août 1904. Edition Ph. Mahieu-Smets

Le roi Albert



Centenaire de sa naissance en 1875.  
60ème anniversaire de la réunion du gouvernement à Loppem.



Souvenir de sa mort le 17 février 1934.

Commémoration de l'armistice du 11-11-1918.  
 Le wagon de Rethondes où il fut signé.  
 La sonnerie de clairon du caporal Pierre Sellier.



Postes militaires anglaises  
 O.A.S.: Marque de franchise (On Army Service)  
 28-1-1919: Timbre à date de l'unité



Marque encadrée de la censure militaire  
 Au verso, marque d'arrivée à Namur le 9-2-1919  
 (oblitération allemande à pont dont le nom "BELGIEN...a été gratté).

1921. Carte-vue de Bruxelles-Midi à Binche



Vue des ruines de l'Université de Louvain.

Affranchissement: 50c+50c+15c (Emission 1915) =1,15 =port exprès.

Oblitération télégraphique octogonale: Bruxelles-Midi T.T.-9 VII-1921

Griffe: EXPRES

Au verso:           marque d'arrivée: bureau télégraphique octogonale

BINCHE 9-VII-1921

Publicité: Margarine Brabantia.

L'armistice du 11 novembre 1918 sera suivi d'une reprise progressive du service postal sous l'égide de l'administration belge.

La guerre de 1914/1918 a vu le début de l'effondrement du cours des monnaies. Les tarifs postaux en sont le reflet.

La carte postale payait 5 centimes jusqu'en mai 1915, 8 centimes jusqu'en août 1918 et passait à 15 centimes comme la lettre après cette date. La lettre simple est passée de 10 à 15 centimes.

Après l'armistice, on est revenu au tarif d'avant-guerre, mais il fallut vite déchanter: La carte postale paiera

5 centimes en 1919.

10 centimes en 1920.

15 centimes en 1921.

20 centimes en 1926,

et 17 francs en 1997.

Quant aux limites Flandre-Wallonie imaginées par le Gouvernement Général de Herr von Bissing pour tenter de plaire aux activistes flamands, il semble que l'idée a fait son chemin depuis !

A Binche, une inscription rappelle cette période, c'est celle qui a été peinte sur le mur au-dessus du premier guichet de la gare qui venait d'être inaugurée en 1911. Il s'agit de "Fahrkaartenausgabe" que l'on peut traduire approximativement par "Emission de titres de transport". Recouverte d'un badigeon après 1918, elle est réapparue lors d'un nettoyage des murs du hall d'entrée effectué par les pompiers de la ville en 1997.

## J - L'INFLATION ALLEMANDE 1919-1923

Le territoire allemand n'a pas connu les dégâts dus à la guerre, mais les conséquences de la perte de celle-ci seront désastreuses.

Outre les énormes pertes humaines, les conditions imposées par l'armistice du 11 novembre 1918 et développées par le Traité de Versailles vont mettre le pays dans la plus grande misère, ne serait ce que par la destruction du potentiel économique qu'ont entraîné les "réparations" exigées par les Alliés.

Un témoin de cette dégradation sera la rapide chute de la valeur du mark, qui entraînera une inflation galopante.

En juillet 1914, veille de la guerre, le dollar US valait 4,2 marks. Et en janvier 1919, 8,9 marks.

Ce sera le 24 août 1923 que se produira l'événement majeur. En quelques heures, le Stock-Exchange perd sa confiance en la monnaie allemande, et le cours du dollar passe de 1200 à 30000 marks.

A partir de ce jour, le prix des denrées connût des hausses que l'on peut qualifier d'hystériques et ce marasme durera jusqu'au 1er décembre 1923, date d'introduction du **Rentenmark** ou mark stabilisé.

Les meilleurs témoins de cette inflation, ce sont les tarifs postaux. Il n'y eut pas moins de 23 hausses de tarifs entre le 1-10-1919 et le 1-12-1923, dont 15 en 1923. Voici, en marks, celui de la lettre ordinaire au premier échelon de poids.

	Dates	Mois	Jours	Tarif local	Tarif interne	Tarif étranger
1	1-1-1919	9		0,10	0,15	0,30
2	1-10-1919	7	5	0,15	0,20	0,30
3	6-5-1920	10	25	0,40	0,40	0,80
4	1-4-1921	9		0,40	0,60	1,20
5	1-1-1922	6		1,25	2	4
6	1-7-1922	3		1	3	6
7	1-10-1922	1	14	2	6	20
8	15-11-1922	1		4	12	40
9	15-12-1922	1		10	25	80
10	15-1-1923	1	15	20	50	150
11	1-3-1923	4		40	100	300
12	1-7-1923	1		120	300	800
13	1-8-1923		23	400	1000	3000
14	24-8-1923	8		8000	20000	60000
15	1-9-1923	19		30000	75000	200000
16	20-9-1923	11		100000	250000	750000
17	1-10-1923	9		800000	2000000	6000000
18	10-10-1923	10		2000000	5000000	15000000
19	20-10-1923	12		4000000	10000000	30000000
20	1-11-1923	4		40000000	100000000	200000000
21	5-11-1923	7		500000000	1 Milliard	4 Milliards
22	12-11-1923	8		5 Milliards	10 "	40 "
23	20-11-1923	6	10	"	20 "	80 "
24	26-11-1923	5	40	"	80 "	320 "
25	1-12-1923	1	50	"	100 "	300 "
26	1-1-1924 (Rentenmarks)			0,15	0,10	0,30

Entre le 26-11 et le 30-11-1923, faute de figurines, les timbres furent vendus à 4 fois leur valeur nominale.

Port de la lettre en service local

9ème période

du 15-12-1922 au 14-1-1923

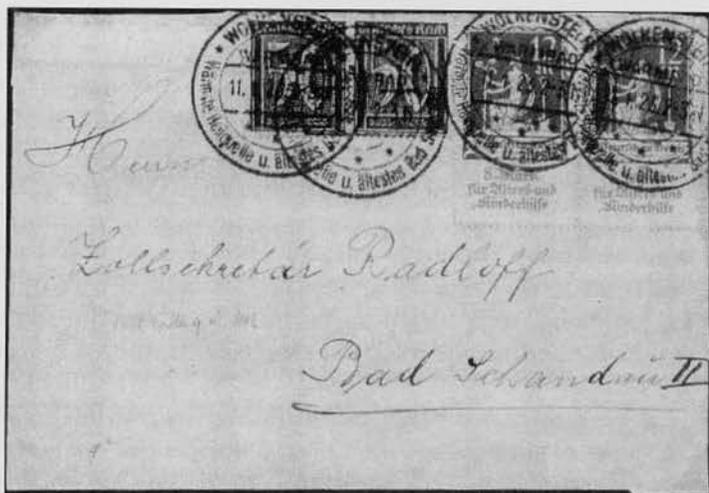


Lettre jusqu'à 10 gr. = 4 marks  
Affranchissement à l'aide de timbres de service:  
10 pf. x 10 et 30 pf. x 30 = 10m.

Port de la lettre en service intérieur

9ème période

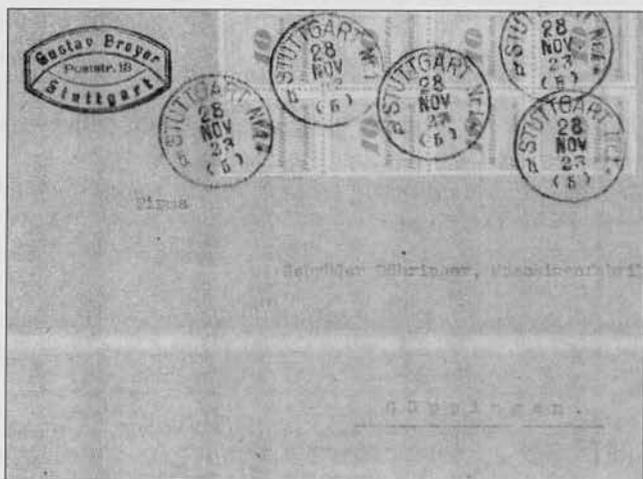
du 15-12-1922 au 14-1-1923



Lettre jusqu'à 20 gr. = 25 marks  
Affranchissement: 50 pf. x 2 et 12 m. x 2 = 25 m.

24ème période

du 26-11-1923 au 30-11-1923



Lettre jusqu'à 20 gr. = 80.000.000.000 marks  
A partir du 26 novembre 1923, les timbres-poste étaient vendus et avaient valeur d'affranchissement égale à 4 fois la valeur nominale.  
Affranchissement: 10 milliards x 8 = 80 x 4 = 320 milliards m.

### 33 - LA POSTE A BINCHE DE 1918 A 1952

En 1918, après l'armistice du 11 novembre, de grosses difficultés apparaissent.

De nombreux bureaux postaux n'ont plus de matériel, qu'il soit disparu ou hors d'usage. On utilisera alors des oblitérations de "fortune".

La plus courante, et ce sera le cas à Binche, c'est de remettre en service durant l'année 1919 l'ancien cachet du début du siècle où seuls les chiffres 19 formant les centaines du millésime sont maintenus.

Dans d'autres bureaux des oblitérations inhabituelles sont utilisées:

- Timbre à date avec cercle extérieur en pointillé tel celui utilisé à Lens.
- Dessins tout-à-fait originaux, tels qu'à Nivelles où l'on a utilisé un cachet normalement réservé aux documents électoraux.

Parfois, la pénurie se porte sur la fourniture des timbres, tel cet envoi parti de Roubaix où l'on indique: "Somme perçue en numéraire trois centimes (0F03)".

En 1920, on assiste à Binche à la remise en service des cachets "7 points" datant de 1914 et dotés des litteras A, B et C, et qui ont servi durant l'occupation allemande.

Cette même année, Mr Buytaert est remplacé comme percepteur par Mr P. Leleux, et deux nouveaux cachets à date sont mis en service. Ceux-ci seront affectés des litteras D et E, avec toutefois une différence notable par rapport à ceux de 1914: les "7 points" sont remplacés par un triangle plein.

Parallèlement, c'est durant cette même année 1920 que les cachets d'arrivée cessent d'être apposés sur le courrier.

Fin 1923, l'ordre des données du bloc-dateur de ces différents cachets est modifié. Au lieu de la suite: heure, date, mois, année, on trouve maintenant: date, mois, heure, année.

Vers 1930, les cachets "7 points" avec litteras A et C sont renouvelés. On peut reconnaître ces nouveaux venus à ce que le mot "BINCHE" est en lettres plus petites que dans la première version, alors que les lettres A et C sont plus grandes que précédemment.

C'est en 1930 également que Mr Pavot succède à Mr Leleux comme percepteur des postes à Binche.

Quant au cachet littera B, il reste toujours en usage tout en respectant l'inversion des données appliquée en 1923. On note encore son utilisation en 1932, 1936, 1941.

Vers 1935, on peut noter le renouvellement du cachet portant le littera D avec triangle plein. La différence avec la première version se marque dans la grandeur et la forme des lettres du mot "BINCHE".

En 1938, on utilise à Binche pour la première fois un cachet avec date linéaire. Il comporte le littera G. Ce type de cachet à date est déjà utilisé dans de nombreux bureaux belges depuis 1923.

Un cachet "7 points" avec littera F a également été mis en service, mais il reste à découvrir sur documents pour sa date de première utilisation (date découverte 1948).

En 1938, Mr Baudé remplace Mr Pavot, et il sera lui-même remplacé par Mr E. Seutin en 1940 comme percepteur des postes à Binche.

Le 18 mai 1940, Binche est à nouveau occupée par les troupes allemandes.

Les instructions de l'administration des postes prévoyaient que les percepteurs devaient quitter leurs bureaux en emportant le matériel important, et notamment les marques oblitérantes.

Mais les instructions administratives qui suivront ne sont plus celles de 1914.

Elles prescrivent de relancer au plus tôt l'activité économique du pays avant que l'autorité allemande n'en prenne l'initiative pour l'organiser à sa guise. C'est ce qu'on a appelé la "Doctrine Galopin" du nom de Mr Galopin qui était le gouverneur de la Banque nationale de Belgique, et qui, en tant qu'otage, périra victime de la répression nazie.

Son but était d'éviter à la population belge la misère qu'elle avait connu durant la guerre 1914-1918.

Le 29 juin 1940, le service postal reprend son activité et n'aura connu que 40 jours d'interruption.

A Binche, l'occupation n'apportera pas de marques postales particulières, et on utilise toujours les cachets "7 points" en service avant l'occupation.

Il faut toutefois signaler une troisième version du cachet littera A utilisée en 1943 et différente des marques précédentes de 1914 et 1930.

La libération de Binche survient le 3 septembre 1944, et la poste utilise toujours ses cachets à date d'avant-guerre.



1921. Lettre de Roubaix (distribution locale) prolongée vers Binche.

Marque de départ: P.P. Roubaix -5-8-21

Pas d'affranchissement par timbre.

Annotation en rouge: "Somme perçue en numéraire trois centimes (0F03)

Taxée T0,20.

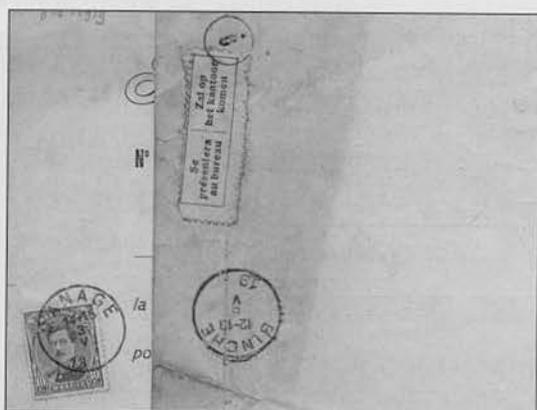
Annulation du timbre-taxe 20c: Binche 5-6 (h) 6-VII-1921-Littéra D + triangle

1919. Imprimé de Nivelles à Waudrez



Affranchissement: 1c Albert 1er – Emission de 1915.  
Oblitération: NIVELLES 27-I-12(h)-1919.  
Cachet électoral utilisé comme oblitération de fortune.  
Marque d'arrivée : BINCHE 12-13 (h) – 29 –I – 19  
Cachet de 1900 remis en service en supprimant les deux derniers chiffres.  
Durée du trajet: 48h, mais cet envoi est au tarif "Imprimé".  
Au verso: cachet: "Collégiale Sainte Gertrude – Nivelles"

1919. Quittance de Manage à Binche



Affranchissement: 10c Albert 1er – Emission de 1915.  
Oblitération: MANAGE 14-15 (h) – 3 –V – 19.  
Cachet de 189... dont les deux derniers chiffres ont été enlevés et le 8 des centaines gratté pour en faire un 9;  
Marque d'arrivée: BINCHE 12-13(h)-6-V-19.  
Cachet de facteur: 9  
Etiquette bilingue: "Se présentera au bureau"  
Durée du trajet: 70h.

1919. Carte postale de Lens à Binche



Lens 4 mars 19: fabrication artisanale Binche 5-3-19 11-12h.

1919. Carte postale avec réponse payée de Trazegnies à Binche



Marque de départ: TRAZEGNIES: 11-12-7 III-1919

Marque d'arrivée: BINCHE 14-15-8-III-19 (millésime incomplet)

1919. Carte illustrée de Binche à Laigle (Orne)



Carte vue: Binche-La Grand'Rue - Edit Fern. Bourgeois

Affranchissement: 5c Albert 1er (tarif 'imprimé.)

Oblitération: BINCHE 9-10-6-VII-19 (cachet de 1900 avec années enlevées)

Au verso: seconde frappe de l'oblitération.

1920. Quittance de Binche à Waudrez



Affranchissement: 2 X 5C  
Albert 1er émission de 1915.

Oblitération: BINCHE A-8-  
9-24-IX-1920-7 points

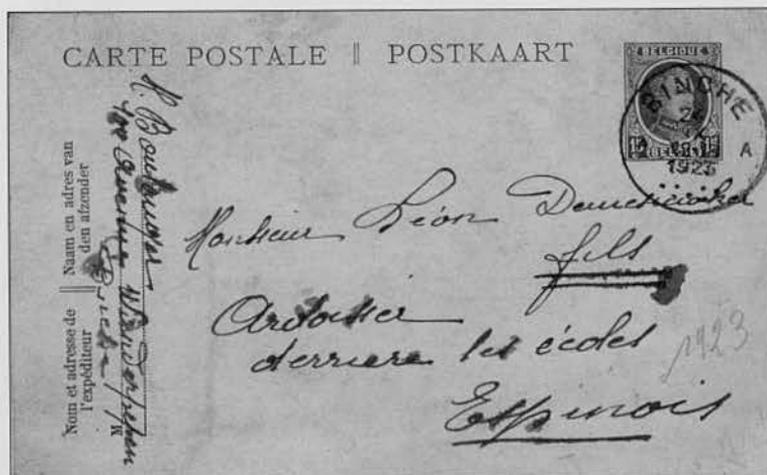
1923. Lettre de Binche à Saverne (Alsace)



Affranchissement: 50 c : 30 +20 c type Houyoux

Oblitération: BINCHE A - 7 points - 1-VIII - 18 19 -1923 - 7 points

1923. Carte postale de Binche à Epinois



Entier postal 15 c; type Houyoux.

Oblitération: BINCHE A-24-IX-12-13-1923-7 points.

1923. Lettre de Annecy à Waudrez



Affranchissement: 1,10 F.

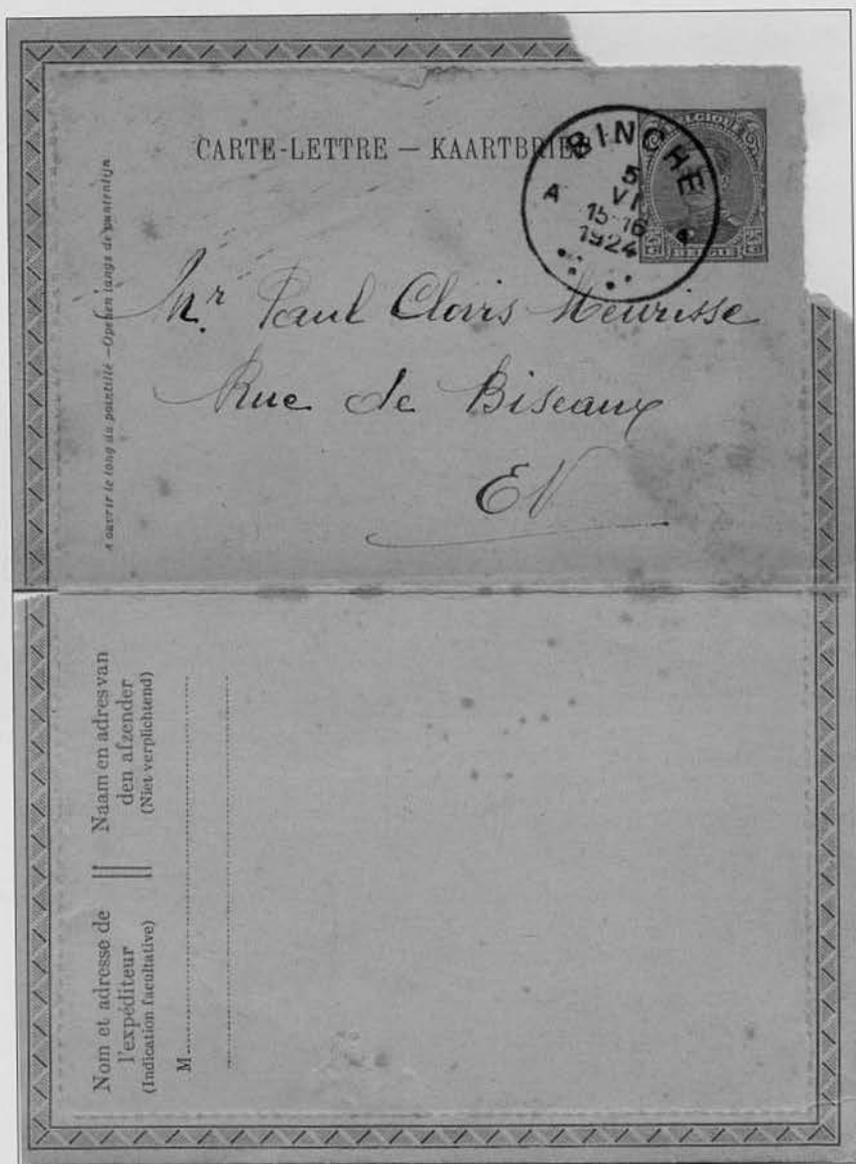
Marque de départ: Annecy 11,25-30-11-23-Haute Savoie

Etiquette de recommandation: Annecy n° 453

Envoi contre remboursement

Annulation de la taxe fiscale belge 10 c : Binche 3-XII-(6-76)-19-23-littéra A.  
cachet 7 points.

1923. Carte-lettre de Binche en distribution locale



Port: 25 c.

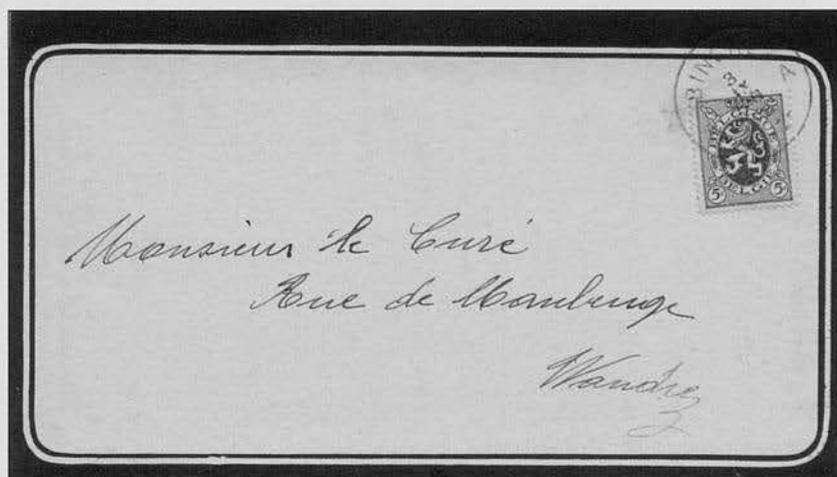
Marque de départ: Binche 5-VI-(15-16h) -1924-littéra A-cachet 7 points

1925. Carte postale de Binche à Epinois



Entier postal biligue 15 c, type Houyoux.  
Oblitération: BINCHE A-28 X 11-18-1925

1930. Faire-part de décès de Binche à Waudrez



Affranchissement: 5 c. Lion héraldique.  
Oblitération: BINCHE A-3IX-7-8-1930-7points.  
Renouvellement de ce cachet mis en service en 1914

1932. Envoi recommandé de Binche à Buvrines

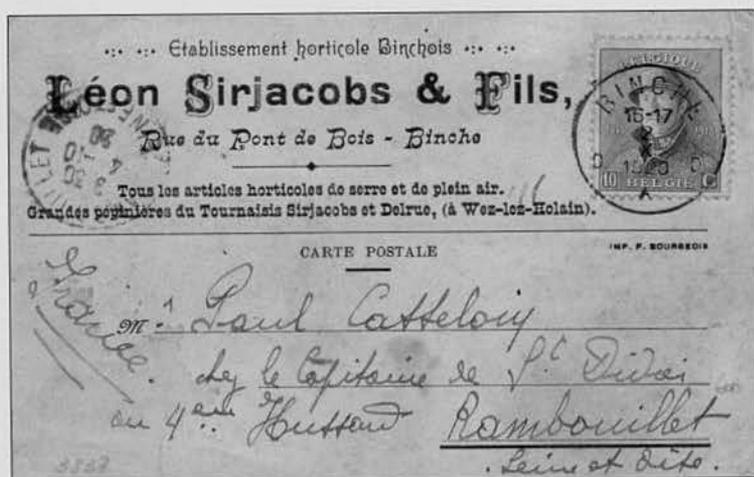


Affranchissement: 1,75 + 1,75 = 2,50F

Etiquette de recommandation: R 535 - Griffes BINCHE

Oblitération "7 points" Binche C -16-II-1932-17-18h. Renouvellement du cachet 7 points littéra C de 1914.

1920. Carte postale de Binche à Rambouillet.



Affranchissement: 10 c; Roi Albert I casqué.

Oblitération: BINCHE D-16-17-2-X-1920-triangle.

Marque d'arrivée: RAMBOUILLET - SEINE ETOISE -3-30-4-10-20

Dans le texte, il est signalé que: "le passage de la frontière sans passeport est de plus en plus difficile..." et que: "le métier de jardinier ne me sourit pas encore..."

1922. Carte postale de Binche à ... Allemagne !



Entier postal: 15 c; Albert 1er (type émission de 1915) – port intérieur

Complément de port: 10 + 5 = 15 c

Oblitération: BINCHE B – 18 – 19 – 7 – 11 – 1922.

Annotations diverses liées à la recherche de l'adresse: 14, SW19, Bch 2/3...

1932. Lettre de Marchienne au Pont à Binche



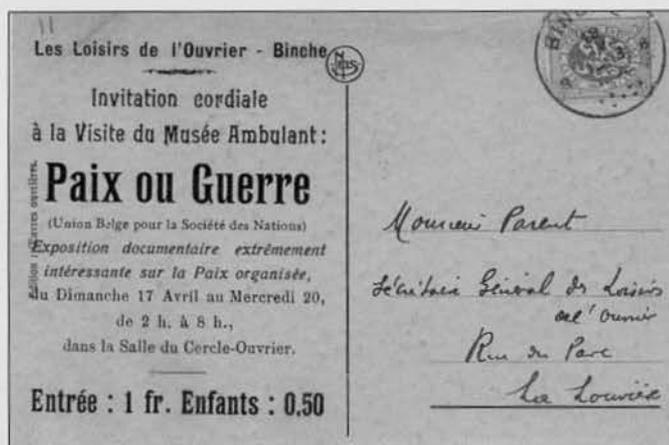
Lettre postée non affranchie à Marchienne au Pont 1 le 7-1-1932-11-12h

Taxée T

Taxe: 3 X 40 C + 3 X 10 C = 1F50

Annulation de Binche B – 8-1-1932 / 9-10h

1932. Carte-vue de Binche à La Louvière



Carte-vue de Binche - Une tour des remparts - Edition Nels  
Repiquage publicitaire.

Affranchissement: 10 c. Lion héraldique.

Oblitération: BINCHE B 19-IV-12-13-1932-7 points.

1941. Carte postale de Binche à Bruxelles



Affranchissement: 4 X 10C = 40C (+ 20 C de surtaxe)  
timbres "Secours d'hiver"

Oblitération: BINCHE B 17-III-14-15-1941.

1930. Renouvellement des cachets "7 points" usagés  
 littera A: Lettre A plus grande



15-7-1930

16-10-1930

.-10-1930

Littera C



1-8-1932

Lettre C plus  
 grande

10-7-1948



V<sup>ve</sup> LIMBOURG-DEGUELDRE

Chiffons & Métaux

WAUDREZ-LEZ-BINCHE

Succession *O. Barhand*



Messieurs *S. Tito & Co. Devine*  
*Industriels*

*Bavay* 400  
*une franc*

1920. Lettre de Waudrez à Bavay (Nord)

Affranchissement: 25 c Perron liégeois.

Oblitération: BINCHE D (avec triangle) -15 - 16 - 8 XII - 1920

Au verso: marque d'arrivée: BAVAY - NORD - 6 - 10 - 12 - 20



1925. Lettre recommandée de Waudrez à Prague.  
 Affranchissement: 1F90 : 2 X 40c Dinant + 40c + 2x30c + 10c type Houyoux  
 Oblitération: BINCHE D - triangle - 2 VI - 16 - 17 - 1925  
 Etiquette de recommandation: R. BINCHE 317  
 Marque manuscrite: 35 (gr.) / 2 p(orts)



1934. Carte-réceptissé de Binche à Waudrez  
 Affranchissement: 75c Deuil Roi Albert  
 Oblitération: BINCHE D - 28 V - 17 - 18 - 1934 avec triangle.

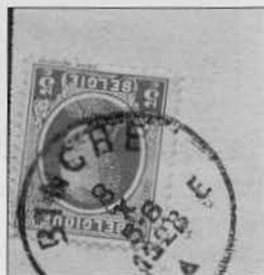


1950. Renouvellement du cachet 5 lettre D dont la 1e version remonte à 1923.

1924.



Fin 1923, l'indication de l'heure passe de la première à la troisième ligne au bloc-dateur.  
Littera E (triangle)



1923 - Littera E (triangle)

**POSTES-BELGIQUE**  
*Posterijen-België*

**DÉCLARATION DE VERSEMENT**  
*BEWIJS VAN STORTING*

Il a été versé au profit de  
*Er werd gestort ten bate van*

M. *M. Parentani frères*  
*Rue de la Loi 132*

à *Bruxelles* la somme de  
*le de som van*

*Cent*  
*pour deux (100 francs)*  
*900 + 100 = 1000* *frs*

F. 00. C.

Taxes télégraphiques:  
*Telegraafkosten:*

No. *208*

L'Agent des postes,  
DE L'POSTBEDIENDE.

*houw*

**BINCHE**  
11-12  
13  
VI  
E 1923 E  
A

13 - 6 - 1923 11-12h

**POSTES-BELGIQUE**  
*Posterijen-België*

**DÉCLARATION DE VERSEMENT**  
*BEWIJS VAN STORTING*

Il a été versé au profit de  
*Er werd gestort ten bate van*

M. *M. Parentani frères*  
*Rue de la Loi 132*

à *Bruxelles* la somme de  
*le de som van*

*Deux*  
*cents*

F. 00. C.

Taxes télégraphiques:  
*Telegraafkosten:*

No. *27*

L'Agent des postes,  
DE L'POSTBEDIENDE.

*houw*

**BINCHE**  
10-11  
24  
VI  
E 1923 E  
A

24 - 5 - 1923 10-11h



1929. Carte postale de service de Binche à Waudrez  
 Contreseing: Receveur des Contributions à Binche  
 Oblitération: BINCHE E - 3 - XII - 17 - 18 - 1929



1939. Souvenir philatélique n'ayant pas circulé  
 Entier postal: 40c armoiries repiqué PUBLIBEL 355 et texte philatélique  
 Oblitération: BINCHE G 21 - 5 - 39 - 6 - type linéaire pour la date



1941. Carte postale de Mons à Binche.

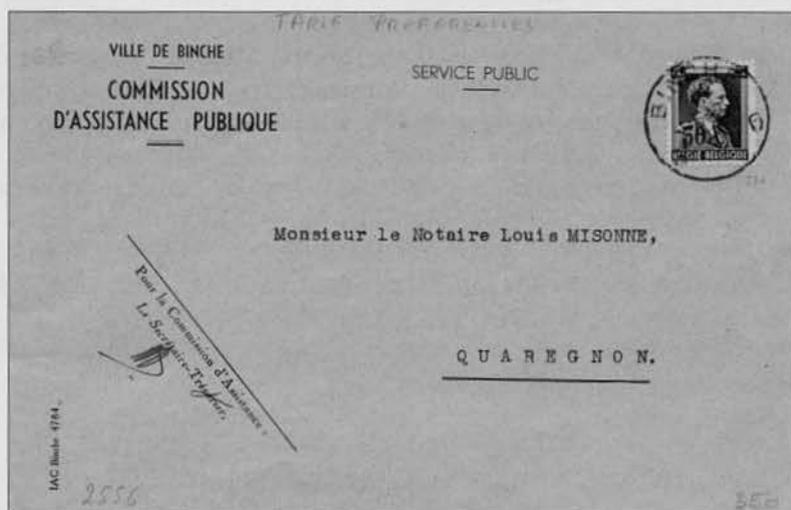
Entier postal-type "Petit sceau de l'Etat" à 40c

Oblitération: MONS B2B - 22 - 8 - 41 - 9. (date linéaire)

Lettre T attestant l'insuffisance de port : 50c au lieu de 40.

Timbre taxe de 20 c appliqué à Binche : (10cX2).

Annulation par le cachet: BINCHE G. - 22 - 8 - 41 - 14 (date linéaire)



1941. Lettre de Binche à Quaregnon.

Affranchissement: 50c/75c Léopold III - type Poortman. Emission du 31 - 10 - 1938 surchargée en 1941/42 - Tarif préférentiel.

Oblitération: BINCHE G - date linéaire 6 - 12 - 41.

## 34. LA GUERRE 1940-1945

Si l'occupation a eu peu d'incidence sur le courrier intérieur belge qui a continué à fonctionner selon ses règles habituelles, elle a généré divers types de courrier liés à la guerre.

Ce sont:

### **a - Le courrier vers les "Oflag"**

Ces camps d'internement situés en Allemagne sont réservés aux officiers et sous-officiers prisonniers de guerre belges qui ne sont pas soumis au travail selon la Convention de Genève.

### **b - Le courrier vers les "Stalag"**

Ces camps sont affectés aux soldats belges prisonniers en Allemagne. Ils sont soumis à l'obligation de travailler pour l'économie allemande.

### **c - Le courrier de la "Légion Wallonie"**

Engagée sur le front de l'Est aux côtés des troupes allemandes. Elle utilise des émissions postales réservées exclusivement à son courrier.

### **d - Le courrier de la "Légion Langemark"**

Composée de combattants flamands et également engagée sur le front de l'Est aux côtés des troupes allemandes.

### **e - Le courrier des travailleurs "volontaires" ou des déportés civils soumis au travail obligatoire (S.T.O.)**

Il est plus difficile à déceler, car il ne bénéficiait d'aucune prérogative particulière permettant de le distinguer du courrier intérieur allemand.

### **f - Le courrier des réfugiés en France**

La scission de la France en deux zones a engendré de grosses difficultés pour le courrier. Pour écrire de la zone libre vers la Belgique et inversement, il était indispensable de trouver une adresse relais en zone occupée.

### **g - Les plis soumis à la censure**

En général, elle concerne le courrier venant de l'étranger et se caractérise par les mentions: "Geöffnet" ou "Geprüft".

A Binche, durant cette guerre, à l'initiative de son président M. Jules BARDIAUX, la Société de Gilles "Les Indépendants" a fait parvenir des colis à ses membres prisonniers.

Ceux-ci étaient cantonnés à:

**Oflag VIIIB:** le lieutenant Delhalle Robert  
le lieutenant Hamaide St

**Stalag IIC** le soldat Boudart Auguste

**Stalag VIIIA:** le maréchal de logis Gaillard Albert

**Stalag XA:** le soldat Carlier Pierre

**Stalag XVIIIB:** le soldat Deneufbourg Rodolphe

Les photocopies du courrier échangé en ces circonstances et conservé dans les archives de la Société, m'ont été aimablement communiquées par M. M. Lenuth.

D'autres documents m'ont également été communiqués par M. Roland Loth.

**Kriegsgefangenenpost**  
Correspondance des prisonniers de guerre  
**Kriegsgefangenenpost**  
Postkarte Carte postale  
geprüft:

An Öfling VII B  
*Kriegsgefangenenpost*

19. 3. 41. 15-16

Gebührenfrei Franc de port!

<p><b>Absender:</b> Envoi de</p> <p>Vor- und Zuname: Nom et prénom <u>L. DELHALLE</u></p> <p>Gefangenenummer: No. du prisonnier <u>10561</u> <u>IV</u></p> <p>Lager-Bezeichnung: Nom de camp <u>Öfling VII B - (Eichstätt (Bayern))</u> Deutschland (Allemagne)</p>	<p>Empfangsort: Lieu de destination <u>BINCHE #</u></p> <p>Straße: Rue <u>24 Av. Albert 1<sup>er</sup></u></p> <p>Land: Lendestoff (Province) usw. Dep. <u>Belgique UE</u></p>
---	--

Le 10 - 3 1941

Avec mes vifs remerciements, je vous confirme que j'ai bien reçu le colis déposé à Binche le \_\_\_\_\_, qui est arrivé en bon état ~~entièrement~~ (biffer la mention inutile)

Prière de mettre à l'intérieur du colis un double de l'adresse.

Bien à vous  
Robert

**AVIS IMPORTANT**

1. Ne rien envoyer de ce qui est interdit.
2. Ne pas envoyer de denrées facilement périssables.
3. Toute communication écrite en dehors du double de l'adresse et de l'inventaire du contenu est interdite.
4. Employer un emballage résistant et envelopper solidement.
5. L'adresse doit être complète et écrite très lisiblement.

Kriegsgefangenenpost  
Correspondance des prisonniers de guerre

Postkarte Carte postale



An

Monsieur Jules Bardiaux Passelier

Gebührenfrei Franc de port! *President de la S<sup>e</sup> Les Independants,*

Absender:

Envoi de

Vor- und Zuname:

Nom et prenom

L<sup>e</sup> Hamaid St

Gefangenenummer:

N<sup>o</sup> du prisonnier

Lager-Bezeichnung:

Lieu de camp

Oflag VII B - (Eichstätt (Bayern))

Deutschland (Allemagne)

Empfangsort:

Lieu de destination

Binche

Straße:

Rue

Avenue Albert I<sup>er</sup>

Land:

Landesteil (Provinz) etc.

Dep.

BELGIQUE - Hainaut

Eichstätt (Bayern) Le 15 Mars

1941

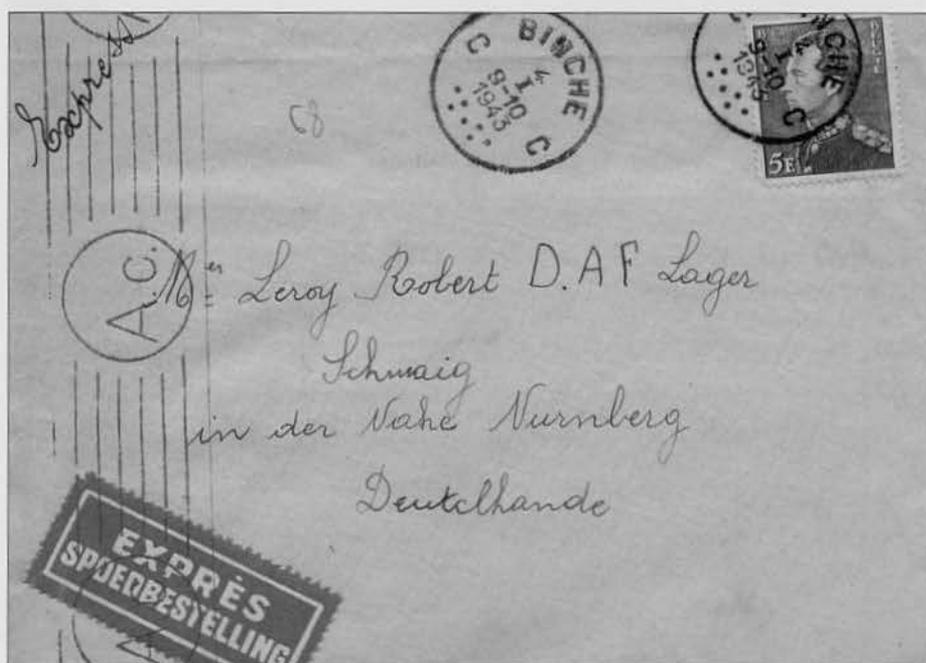
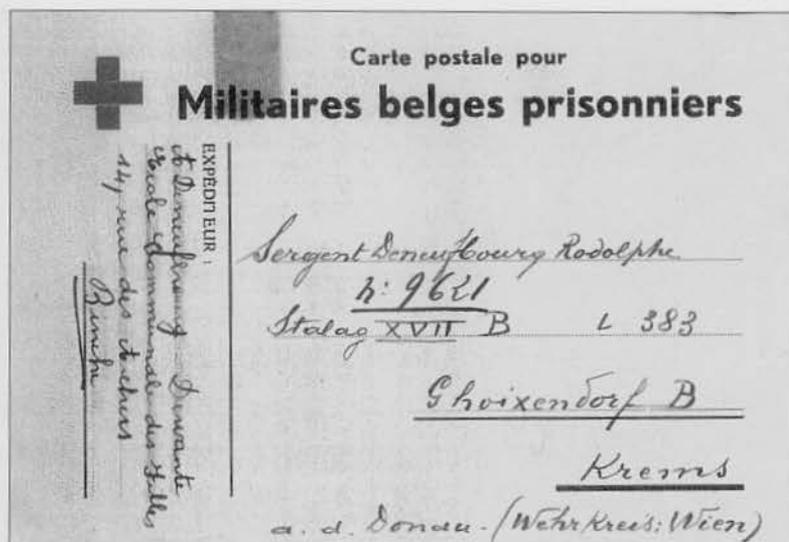
Avec mes vifs remerciements, je vous confirme que j'ai bien reçu le colis déposé à *Croix Rouge Bruxelles*, qui est arrivé en bon état ~~endommagé~~ - (biffer la mention inutile)

Prière de mettre à l'intérieur du colis un double de l'adresse.

Bien à vous

**AVIS IMPORTANT**

1. Ne rien envoyer de ce qui est interdit.
2. Ne pas envoyer de denrées facilement périssables.
3. Toute communication écrite en dehors du double de l'adresse et de l'inventaire du contenu est interdite.
4. Employer un emballage résistant et envelopper solidement.
5. L'adresse doit être complète et écrite très lisiblement.



1943. Lettre de Epinois à Schwaig  
 Affranchissement: 5F – port réduit – correspondance de prisonnier  
 Etiquette: EXPRES – SPOEDBESTELLING.  
 Oblitération: BINCHE C – 4 – I – 9 – 10 – 1943  
 Contrôle de censure: Hamme rouge A. C.

**Kriegsgefange** **PUPPING**  
Correspondance des prisonniers

MADAME  
DEMARBE

Empfangsort: Eugies (C. de Mons)  
Lieu de destination  
Straße: Rue Haute n° 22  
Rue  
Kreis: HAINAUT  
Arrondissement  
Landesteil: BELGIQUE  
Dépt.

Gebührenfrei! Franc de port!

25/1 9/2.

Stammlager 398  
Kgf - M - 398  
Geprüft  
4h  
4

WELS 261  
Die Vénus

1944. Lettre de prisonnier de guerre de Wels à Eugies.

Marque du camp :

Kgf - M - Stammlager 398 - Geprüft - (Chien aboyant) - 2

Griffe noire encadrée : PUPPING - P. Wels 2.

Marque postale illustrée : WELS 2 - 26 - 1 - 44 - 21 - Die Vénus.....



1943. Fac-similé d'une lettre adressée à L. Degrelle en campagne.  
 Affranchissement de complaisance: série "Waffen SS" émise pour la "Légion Wallonie" – Feldpost – 200F.  
 Oblitération à pont et roulette. FELDPOSTPRÜFSTELLE 18 – 10 – 43 – 14  
 2 timbres enlevés.  
 Au verso: marques de contrôle: "SS. Feldpostprüfstelle – SS Hauptamt" en bande adhésive + cachet rouge. Collection Julien Devos-Enghien.



Le Reichsmark sera accepté dans la Belgique occupée au cours de 12F50 pour 1 Mark



Carte allemande oblitérée à Rossbach, dépendance de Asch 1, zone sudète occupée par l'Allemagne le 21 - 9 - 38 -Afranchissement tchèque.



1942. Carte de propagande pour la Waffen SS.  
 Cette carte éditée à Berlin comporte un texte de propagande pour le recrutement de la Waffen - SS. En néerlandais.  
 Traduction: Participez avec la Waffen SS! Renseignements à obtenir au Commando "Flandern" de la Waffen SS, Avenue Reine Elisabeth 22 Anvers.  
 Le gag : Le terme néerlandais "bij" (=chez) est transcrit "by" qui est l'équivalent anglais!



Carte de propagande pour la Waffen-SS.



1942. Carte-souvenir du Hauptmann Wizig.  
Cette carte éditée en 1942 par la V.D.A. (Volksdeutsches Kameradschaftsopfer der Deutsches jugend) en faveur de la Jeunesse allemande, rappelle la participation du capitaine Wizig à la prise du fort d'Eben-Emael. L'attaque de ce fort le 10 mai 1940 s'effectua par deux planeurs dont un en atterrissant endommagea une des mitrailleuses couvrant la superstructure. L'utilisation de "charges creuses", arme inconnue à l'époque mit rapidement l'ensemble du fort hors d'état de résister.



1942. Carte postale de Birac à St-Denis (Mons)

Birac est une petite localité de Gironde normalement desservie par le bureau des postes de BAZAS. Mais en 1942, Birac est en zone libre et Bazas en zone occupée. Il faut passer par le bureau de SENDETS pour faire suivre l'envoi. La carte postale est seule admise en trafic inter-zones, et le courrier vers la Belgique n'est pas admis.

Il faut donc passer par un intermédiaire habitant près de la frontière pour faire suivre le courrier, et qui le remet personnellement au véritable destinataire, le passage des frontaliers étant toléré entre la France et la Belgique.



1942. Lettre de Bilbao à Huy.

Affanchissement : 4.- + 2 X 25c = 4,50pts - Franco.

Oblitération: CERTIFICADO BILBAO - 30 MAR 42.

Griffe: POR AVION.

Cachet ovale: Ministère des Communications. (incomplet)

Marques: manuscrite : R 29 - tampon :9.

Griffe encadrée : 2323 (censure allemande)

Bande de contrôle après ouverture par la censure : GEOFFNET et cachet :

Oberkommando der Wehrmacht pré-imprimé

Cachet: Oberkommando der Wehrmacht : Geprüft.

Au verso: cachet hexagonal: CORREO AEREO - CERTIFICADO MADRID  
31 - MAR 42 - 10M.



1942. Enveloppe commémorative de Aarau à Montignies-sur-Sambre Centenaire d'un groupe folklorique de Aarau.  
 Affranchissement : 10c - poste automobile émis en 1937.  
 Oblitération: SCHWEIZ - AUTOMOBILE - BUREAU -27 -VI - 42 -18 -1.  
 Censure: GEPRUFT - OBERKOMMANDO DER WEHRMACHT 2.  
 Au verso: griffe encadrée: 441..



Correspondance de prisonnier de guerre allemand en Belgique expédiée le 19-12-1956 de Saint-Gilles-lez-Bruxelles à Hambourg.  
 En 1956, les seuls prisonniers de guerre allemands encore détenus en Belgique (prison de St-Gilles) étaient ceux qui avaient commis un délit puni par les tribunaux durant leur captivité, et qui n'avaient pas achevé de purger leur peine.

## 35. LA POSTE À BINCHE EN 1952.

Il faudra attendre 1952 pour voir la mise en service généralisée de nouveaux cachets à date, toujours au type "7 points".

Ils sont profondément modifiés: le diamètre est passé de 27 à 29mm, et la date devient linéaire. Les 5 lettres A,B,C,D et E ont été renouvelés, tous avec "7 points" alors que les deux derniers cités n'existaient qu'avec un triangle plein dans la forme précédente.

Toutefois le lettre B reste peu utilisé.

Quant au cachet doté du lettre A, on le retrouve toujours en usage en 1969, mais sa forme a largement souffert d'une utilisation aussi longue.

L'extension des services postaux durant cette période a amené la mise en service de cachets complémentaires à la liste précitée, mais ils sont peu utilisés dans les rapports avec le public, et la date de leur mise en service reste difficile à cerner.

Il s'agit des cachets à date identifiés par les lettres F, G et H, 7 points au diamètre de 29 mm où l'on peut noter une certaine modernisation de la présentation.

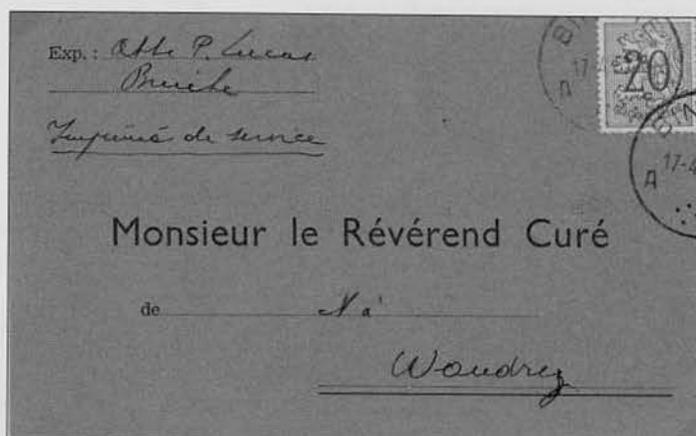
Parmi les différences avec les types précédents, citons:

- les 7 points sont groupés sur une surface plus petite.
- Les lettres du mot "BINCHE" ainsi que le lettre H sont d'une forme plus étroite.

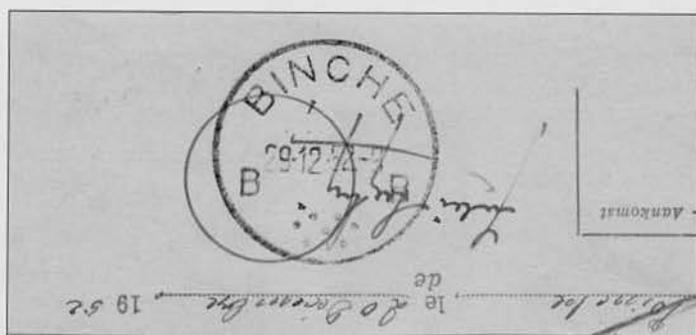
Le cachet avec lettre G utilisé depuis 1938 reste toujours en usage en 1960.

1952. Renouveaulement du cachet "7 points" et date linéaire au lieu du bloc-dateur.

Guichet A - diam. 29 mm



Guichet B - diam. 29 mm



1952. Renouveaulement du cachet "7 points" et date linéaire au lieu du bloc-dateur.

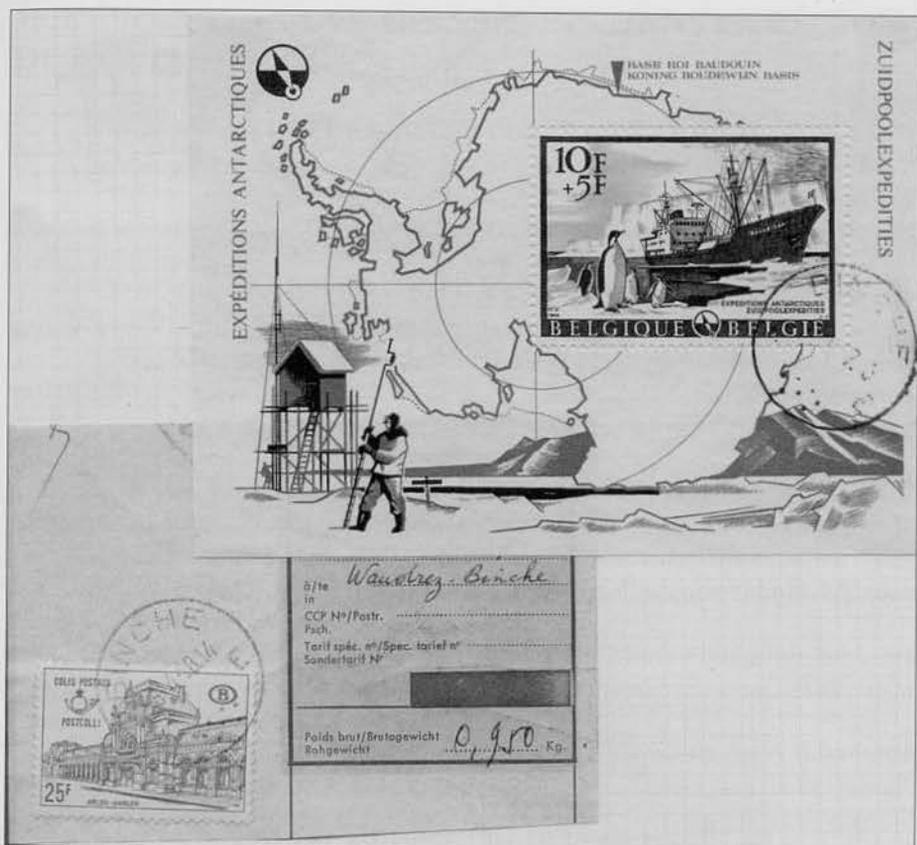
Guichet C - diam. 29 mm



1952 - Remplacement des cachets avec bloc-dateur par cachets "7 points" et date linéaire.

Guichet D diam. 29 mm





Guichet E – diam. 29mm



1969. Le cachet "7 points" du guichet A accuse une usure marquée.

KENNISGEVING VAN KREDIET of BEWIJS VAN STORTING  
AVIS DE CREDIT ou RECEPISSE DE VERSEMENT

van/de M *Gary Alex*

PR *Hipp. Delforge & Zoon*  
CCP *131*  
N<sup>o</sup> *2333 05*

ten voordele der rekening N<sup>o</sup> **2333 05**  
au profit du compte

bij het Best. der Postch. Brussel 1 — à l'Off. des Chèq. post. Brux. 1

van M **Hipp. DELFORGE & Zoon & Fils**  
de **Grote Boom- en Rozenkwekerijen «Select»** **Grandes**  
**Pépinières et Roseraies «Select»** **Belsele-Waas**

*deux mille deux cent*  
Bedrag in letterschrift  
Montant en toutes lettres \* **F 2.220**

N<sup>o</sup> *1073-9*

De postbediende,  
L'agent des postes.

\* In geval van storting.  
\* En cas de versement.

RIER VOUREN — PLIER ICI

Cachet "7 points" du guichet H.

## 36. L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DANS LA RÉGION DE BINCHE.

### A. DILIGENCES ET MALLES-POSTE

Dès le 16ème siècle, un réseau relativement dense de diligences assurait le transport des personnes dans nos régions, mais la documentation sur ce sujet manque.

Toutefois, la condition première pour qu'une cité soit desservie par celles-ci sera la présence de routes jugées carrossables.

Avec le développement des services postaux, les malles-poste assurant le transport des dépêches assureront simultanément celui des voyageurs et des messageries. Cette extension des services postaux est liée à l'existence de relais de poste.

Un des plus anciens serait un bâtiment dénommé "La Posterie" implanté à Courcelles apparaissant sur une carte militaire dressée par le chevalier de Baurain vers 1670 à l'occasion des campagnes dites "des Flandres". Il pourrait s'agir d'un relais pour la diligence reliant Mons à Namur. (Miettes levalloises - Tome 1)

Le seul itinéraire possible au départ de Mons était celui toujours connu sous le nom de "Vieux chemin de Binche" prolongé vers Leval par la "rue de Namur" via Battignies.

Cette information se complète par le "Règlement du 5 novembre 1701" cité dans l'étude des "Marques postales préphilatéliques de Belgique" publiée en 1982 par le colonel L.P. Herlant: la cure de Leval y apparaît comme un relais de poste aux chevaux dénommé "Val".

Cet itinéraire reste difficile et même impraticable en hiver: les véhicules s'embourbent.

Aussi, une suite d'améliorations vont y être apportées.

En 1733, la chaussée pavée Mons-Binche est achevée entre Villers St-Ghislain et Binche (Cahiers Binchois - N° 12, page 30).

En 1747, le relais de la cure de Leval est agrandi, et une partie de ces agrandissements est réservée aux chevaux de poste. En 1764, sous le règne de l'impératrice Marie-Thérèse, la chaussée reliant Mons à Nivelles via l'octroi de Bray est achevée. Celle-ci permet en cas d'intempéries de bifurquer vers Haine St-Paul, et de rejoindre le relais de Leval via le "warressay" de Leval. Mais Binche n'était plus desservi !

Il manquait la chaussée reliant Binche à Charleroi pour assurer la desserte régulière de la cité binchoise.

Dès 1757, les travaux étaient commencés, mais il faudra attendre le régime impérial de Napoléon pour relancer l'entreprise.

L'inauguration aura lieu le 9 décembre 1810, mais en réalité les travaux d'achèvement se poursuivront jusqu'en 1816.

Les relais s'installent alors à Binche, à l'actuel "Lion d'or" sur la Grand-rue, et à la "Vieille poste aux chevaux" près du carrefour dénommé "Le roi des Belges" à Anderlues.

Quant à la qualité des travaux réalisés sur le tronçon Binche-Charleroi, il subsiste un léger doute, malgré les précisions apportées par les documents d'adjudication de l'époque napoléonienne.

En 1825, l'aménagement du "pavé" de Trahegnies remplace la route qui était toujours en terre battue!

Sous le régime hollandais, les berlines-poste des "Messageries royales des Pays-Bas" améliorent la qualité de ces déplacements.

C'est l'occasion de signaler que ce sera la maroquinerie Delvaux de Bruxelles qui assurera la garniture intérieure de ces malles-poste en 1829.

Le timbre-poste de 50F + 25F émis en 1982 pour l'exposition "Belgica 82" représente une de ces malles-poste.

La lithographie de Hoolants illustrant la couverture du tome 1 nous montre la malle-poste Mons-Namur devant le relais du Lion d'or à Binche vers 1854.

C'est par la consultation des rapports arrêtés par le Collège des Bourgmestre et Echevins que l'on peut avoir une idée de la desserte de la ville de Binche.

Dans le rapport du 25 août 1842, on peut lire sous la rubrique "Messageries":

-Service de diligences en activité et qui partent journallement:

1° - de Binche pour Bruxelles.

2° - de Binche pour Mons - deux services.

3° - de Binche à Mons.

4° - un omnibus de Binche à Mons

Les diligences de Liège, Charleroi et Thuin s'arrêtent à Binche.

Au rapport de 1843, le service vers Fayt n'est plus repris, mais au 20 août 1844, un habitant de Bray sollicite le renouvellement de son autorisation d'exploiter un service de Bray à Fayt.

Le rapport de 1845 signale pour les services journaliers:

1° - un service d'omnibus pour Manage en correspondance avec le chemin de fer nouvellement mis en service.

2° - pour Mons, un seul service: avec retour.

Les diligences de Charleroy et Thuin passent et s'arrêtent à Binche.

Le rapport de 1847 comme ses précédents, insiste sur la dégradation des communications desservant Binche depuis le développement des chemins de fer.

L'entreprise de diligences entre Binche et Charleroy concédée aux sieurs POURBAIX Frères le 16 janvier 1846 et modifiée le 27 août, a été abandonnée suite à la concurrence faite aux concessionnaires.

Une seule diligence joignant Namur à Mons, établit une communication journalière entre Binche et Charleroy, mais avec un horaire peu intéressant.

L'omnibus joignant Binche à Manage ne circule plus que les mardi, jeudi et samedi.

Par contre, les diligences de Charleroy et de Thuin passent toujours et s'arrêtent à Binche.

Le registre de population de la commune de Battignies pour les années 1847-1857 signale que Léopold Marcelin SLACMEULDER, né à Hoves le 24-12-1820 est un des conducteurs de ces diligences. (Communiqué par M. A. Barthélemy).

En 1848, le chemin de fer ayant atteint Baume, l'omnibus de Manage est remplacé par un service journalier de Binche à Baume et de Baume à Binche, soit une amélioration de la communication vers Bruxelles.

En 1850, la situation s'aggrave, au point de vue postal également: la malle-poste Binche- Mons a été supprimée et remplacée par un piéton.

C'est un beau tollé !

Il faut moins de temps pour faire venir une lettre de Paris à Mons que de Mons à Binche.

Les lettres arrivées à Mons à 9h00 du soir ne sont distribuées à Binche que le lendemain à 9h30 du matin! (150 ans plus tard, plus personne ne trouve ce délai anormal !)

En 1851, la situation s'améliore un peu.

Les diligences assurent un service direct de Binche à Mons.

L'omnibus de Baume en correspondance avec le chemin de fer assure deux services journaliers.

Les diligences de Charleroi et de Thuin vers Mons passent et s'arrêtent à Binche. (Un seul service journalier)

On voit apparaître un nouveau type de service : des voitures de roulage assurant trois services:

1 ° - Binche à Mons

2° - Binche à la station de Baume

3° - Binche à la station de Manage.

En 1852, le service direct de Binche à Mons ne circule plus que quatre jours par semaine: lundi, mercredi, vendredi et samedi.

En 1853, le service direct de Binche à Mons ne circule plus que le vendredi, tandis que les voitures de roulage vers Manage sont supprimées.

En 1855, un nouveau service de roulage est créé entre Binche et Fontaine-l'Evêque.

En 1857, l'omnibus de Baume est supprimé le 6 septembre.

C'est le chemin de fer qui vient d'être inauguré qui assure désormais ce service pour les voyageurs. De même, les voitures de roulage vers Baume sont également supprimées.

Par contre, vers Mons, il reste un service quotidien de diligence Binche-Mons complété par le passage et l'arrêt à Binche des diligences Charleroi-Mons et Thuin-Mons.

En 1859, un second service direct de diligence entre Binche et Mons est mis en service, mais les voitures de roulage de Binche à Mons et de Binche à Fontaine-l'Evêque sont supprimées.

En 1860, au 1<sup>er</sup> septembre, il y a trois services journaliers directs de Binche à Mons: 7h1/4, 15h30 et 16h30; et de Mons à Binche: 7h1/4, 8h30, 16h30.

Le rapport de 1863 confirme l'existence maintenue de ces services, mais ils ne sont plus repris dans les rapports ultérieurs, en 1866 notamment. La suppression de ceux-ci est probable entre ces deux dates.

Néanmoins, l' "Almanach du Commerce et de l'Industrie" publié à Bruxelles en 1864 signale qu'à Binche, un service de voitures publiques est assuré au départ de l' "Hôtel des Marchands" en direction de Mons et chez Mr Gaillard en direction de Charleroi. En 1867, le même almanach signale un service de voitures publiques au départ de l'hôtel du "Lion d'Or" et chez Mr Gaillard en direction de Mons en cette même année 1867.

C'est le dernier témoignage relevé à ce jour sur le maintien des services de diligences à Binche. L'extension des chemins de fer coïncide avec la disparition progressive des diligences et des malles-poste. En Hainaut, la dernière diligence qui reliait la gare au village de Sivry fut supprimée en 1911. Quant à la dernière malle-poste connue, ce sera celle qui reliait Courrière à Faulx et qui sera supprimée le 30-09-1932.

Ponts et Chaussées.

**ROUTE DE BINCHE A  
CHARLEROI ET FLEURUS.**

LIGNE DE POSTE,

- 1°. De Rouen à Cologne, par Amiens, Mons, Namur et Aix-la-Chapelle.  
2°. De Paris à Nimègue par Péronne, Mons, Namur et Aix-la-Chapelle.

ADJUDICATION des Ouvrages à exécuter pour la construction  
de la Route de Binche à Charleroi et Fleurus,

Au 18 Septembre 1809.

LE PRÉFET du département de Jemmappe, membre de la légion d'honneur,

Vu la décision de M. le Conseiller d'Etat, Directeur général des Ponts et Chaussées, du 22 de ce mois, qui approuve le projet de la Route de Binche à Charleroi et Fleurus, rédigé le 7 août 1808, par M. Prou, Ingénieur en chef du département;

ARRÊTE :

ART. Ier. Conformément aux dispositions de l'arrêté du Gouvernement du 19 ventôse an XI, les soumissions relatives à l'entreprise générale des ouvrages à faire pour la construction de la Route de Binche à Charleroi et Fleurus, seront reçues au Secrétariat de la Préfecture tous les jours, les Dimanches et Fêtes exceptés, aux heures ordinaires des bureaux, jusques et compris le 17 Septembre prochain.

Les ouvrages à faire consistent en Terrasses pour l'ouverture de la Route entière : en Pavage et Empiècement pour la construction de la Chaussée : en Maçonnerie et Charpenterie pour la construction des Ponts et Pontceaux.

II. Chaque soumission, qui contiendra l'obligation d'être en avance pendant l'exécution des travaux, nécessairement d'un vingtième et éventuellement d'un cinquième du montant de l'adjudication, sera écrite sur papier timbré et sera renfermée sous une enveloppe portant la suscription : *Route de Binche à Charleroi et Fleurus. SOUMISSION N°. . . .*

Elle sera accompagnée de pièces authentiques, de certificats en bonne et due forme, constatant la moralité, la solvabilité et la capacité des Soumissionnaires. Ces pièces seront renfermées à part, sous une enveloppe portant la suscription : *Route de Binche à Charleroi, Moralité, Capacité et Solvabilité de la SOUMISSION. N°. . .*

III. La capacité sera prouvée par un certificat d'un Inspecteur général, d'un Inspecteur divisionnaire, ou d'un Ingénieur en chef du Corps Impérial des Ponts et Chaussées.

La solvabilité sera prouvée par un état d'immeubles, certifiés libres par le Conservateur des hypothèques, d'un capital égal au vingtième du prix des ouvrages soumissionnés; lesdits immeubles appartenant soit à l'adjudicataire, soit à la caution.

L'acte de cautionnement, qui sera également joint aux pièces, contiendra l'obligation solidaire de s'engager pour l'entière exécution des travaux.

IV. Toute soumission qui ne se trouvera pas conforme à ces dispositions, sera rejetée.

V. Le 18 Septembre, le Prefet, assisté de l'Ingénieur en chef, procédera en Conseil de Préfecture à l'ouverture des soumissions.

VI. Les Plans, Profils, Devis, Détails estimatifs, Sous-Détails, Conditions et Charges rédigés par M. l'Ingénieur en chef du Corps Impérial des Ponts et Chaussées, seront communiqués à ceux qui se présenteront.

VII. Les pavés seront pris aux carrières de Battignies, Bray, Péronne, Gottignies, Mont-Ste-Allegonde, Carnières, Soleil-Mont, Sombref, Jemeppe, Châtelet, Bouflioux, Louveral, Gozée, Houzée, Thirimont et Epinoit.

La pierre de taille de haut et de bas appareil, aux carrières de Montignies-St-Christophe, Merbes-le-Château, la Buisière, Feluy, Arquennes et Fontaine-l'Évêque.

La chaux à la Buisière, Marchiennes-au-Pont, Fontaine-l'Évêque et Arquennes.

L'Entrepreneur, qui sera censé avoir visité les carrières et les chantiers, et avoir recueilli sur les lieux tous les renseignements nécessaires, ne pourra dans aucun cas, sous aucun prétexte, être admis à réclamer le résiliement de son marché, des augmentations de prix ou des indemnités.

VIII. La présente affiche sera publiée dans le département de Jemmappe, dans les départemens voisins et dans le département de la Seine.

Fait en l'Hôtel de la Préfecture, à Mons, le 28 août 1809.

DE CONINCK



La Grand-Rue (actuellement avenue Albert I<sup>er</sup>) en 1854. L'hôtel du Lion-d'Or — devenu café du Lion-d'Or — était un relais de poste. On s'affaire à charger la diligence tandis que des voyageurs se préparent à y monter. Lithographie de Hoolants. (série de 5) (1840/45 ou 1854 ?). (Col. S. Glotz).



Malle-Poste Courrière-Faulx en service jusqu'au 30.9.1932.

## B . CANAUX

Le développement industriel du Hainaut au début du XIX<sup>e</sup> siècle mit en évidence l'absence de voies d'eau dans la région du Centre.

Le canal de Mons à Condé avait été réalisé entre 1807 et 1818, et le canal de Charleroi à Bruxelles entre 1827 et 1832.

Pour relier Mons à Charleroi, 12 projets seront établis plus quelques variantes. Trois projets concerneront la région de Binche.

En 1840, le projet **Dubois-Hihoul** allait de Mons à Thieu, puis longeait la Haine jusque Trivières. De là, il suivait le cours de la Princesse en traversant Péronnes- Village jusqu'au Chaux-Crotté. Là, il suivait le ruisseau de Bruille en passant en contrebas de l'église St-Remi de Waudrez, passait entre le hameau de Bruille et le château de Clerfayt, continuait vers Bonne-Espérance toujours en suivant le ruisseau de Bruille. Derrière l'abbaye, le canal prenait à travers champs vers Merbes-Ste-Marie et rejoignait la Sambre à Merbes-le-Chireau.

Ce tracé était long de 35,358 Km comportait 38 écluses et 4 bassins, dont un entre Péronnes et Trivières et un autre à Binche.

C'est la faiblesse d'alimentation en eau qui fit renoncer au projet.

Le projet **Misalle** élaboré en 1861 prévoyait un double canal du Centre.

Le premier appelé "Canal du Thiriau" passait au nord de La Louvière approximativement selon le tracé qui sera réalisé plus tard et reliait Mons au canal de Charleroi à Bruxelles.

La seconde partie du projet connectait ce premier tronçon à la Sambre. Il partait de Mariemont, passait par Morlanwelz, Carnières, longeait Leval-Trahegnies rejoignait Ressaix, passait derrière la gare de Binche, où devait être construit un bassin. Puis, il longeait le chemin de fer par l'actuelle rue du Transvaal et le traversait au Champ Perdu à hauteur de la rue des Saules. Il suivait à nouveau le chemin de fer jusqu'au ruisseau de Bruille et partait en direction de Fauroeux, Haulchin, Givry pour rejoindre la Sambre en amont de Maubeuge.

La longueur du canal de Mariemont à Maubeuge était de 37,091 Km et comportait 11 écluses, mais il ne fut pas réalisé.

Le Projet **gouvernemental** élaboré entre 1871 et 1879 sera en partie réalisé.

C'était le "Canal du Centre" que nous connaissons aujourd'hui, mais il comportait un embranchement vers Haine-St-Paul en suivant le cours de la Haine au sud de Trivières et Saint-Vaast, et passait très près du centre de

Péronnes-Village. Cet embranchement nécessitait six écluses ou un ascenseur et deux écluses.

C'est en 1884 que débute la réalisation du "Canal du Centre" et la construction des ascenseurs à bateaux. Les bassins de l'Escaut et de la Meuse seront ainsi reliés par voie d'eau. Les quatre ascenseurs reprendront une dénivellation de 67 mètres.

Si l'ascenseur n° 1 fut inauguré en grande pompe par le roi Léopold II le 4 juin 1888, il faudra l'insistance des occupants allemands pour que le canal soit enfin ouvert à la navigation en août 1917. C'était 40 ans après que la Chambre des Représentants eût inscrit le 17 avril 1877, une somme de 20000 F à son budget pour l'étude de la jonction entre le canal de Bruxelles à Charleroi et le canal de Mons à Condé.

La mise à grande section du nouveau tracé du canal, toujours en cours, ne sera guère plus rapide, mais comporte quelques réalisations exceptionnelles: l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu et le pont-canal de Houdeng permettant aux bateaux de 1350 tonnes de franchir les routes N.535 -La Louvière-Obourg et N.55 - Binche-Le Roeulx.

Le 2-12-1998, le ministre Collignon pouvait annoncer depuis Osaka au Japon, le classement des ascenseurs du "Canal du Centre" parmi les 582 réalisations remarquables que compte maintenant le "Patrimoine mondial".

Une remarquable monographie consacrée au "Canal du Centre" a été réalisée par MM. Laurent J., de Fays R. et Dambrain M. dans les "Annales des Travaux Publics de Belgique" de juin 1988.

Cette étude a été reprise par le "Regain Binchois" dans son n° 24 de février 1999.

CAISSE  
D'AMORTISSEMENT.

N.°

SECRETARIAT  
GÉNÉRAL.

*général*  
SECTION.

*N.B.* Les lettres doi-  
vent être adressées au  
Conseiller d'état Direc-  
teur général. On aura  
soin de rappeler dans les  
réponses la date et le  
numéro de la lettre.

Paris, le 16 Juillet 1810.

LE CONSEILLER D'ÉTAT, COMTE DE L'EMPIRE,

Directeur général de la Caisse d'amortissement,

A Monsieur le Préfet du Département  
de Jemmappe. à Mons.

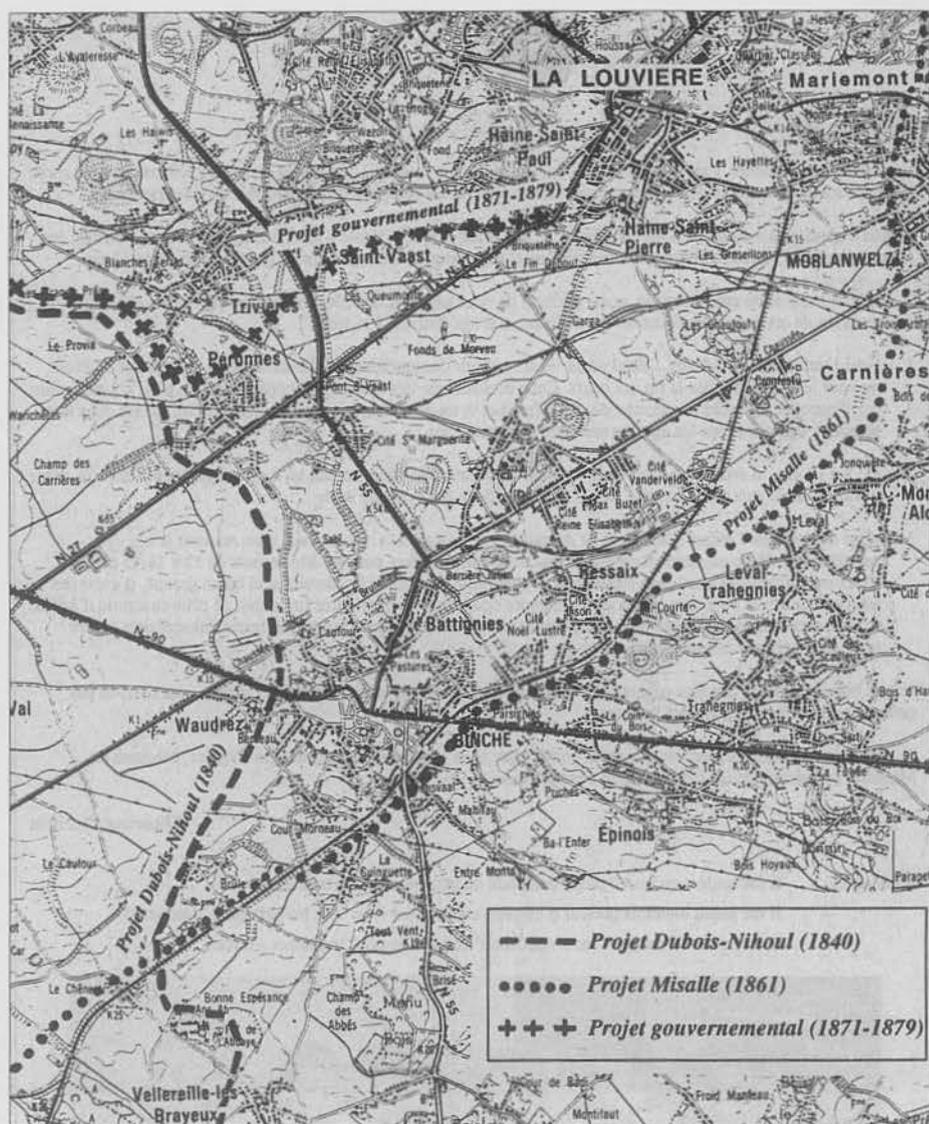
*Contimes ad.*  
J'AI l'honneur de vous prévenir, *messieur le Préfet*,  
par le courrier de ce jour, j'autorise le Receveur général  
de votre département.

à tenir à votre disposition une somme de cent mille  
francs, pour les travaux du Canal de Jemmappe,  
conformément à l'ordonnance de S. E. le Ministre  
de l'Intérieur — en date du vingt trois Juin 1810.

J'ai l'honneur de vous saluer. avec  
une parfaite considération  
*Neuville*

*Benois*

1810. Lettre en franchise de Paris à Mons.  
Griffe rouge de l'expéditeur:  
Cons<sup>er</sup>-d'Etat, D<sup>eur</sup> g<sup>al</sup> Caisse d'amortissement.  
Affranchi par Etat.  
Sceau.

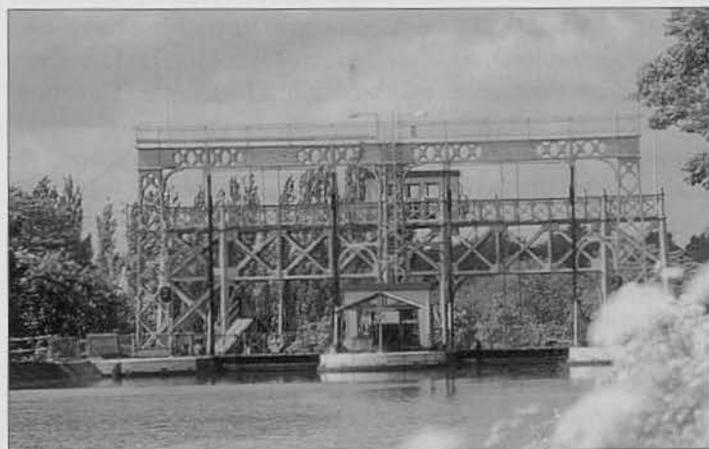




Ascenseur N° 1  
Houdeng-  
Goegnies



Ascenseur N° 2  
Houdeng-  
Aimeries



Ascenseur N° 3  
Strépy-  
Bracquegnies

### C. CHEMINS DE FER

C'est en avril 1829 qu'une première ligne de chemin de fer à traction chevaline fut commencée entre le charbonnage du Grand-Hornu et le canal de Mons à Condé, une réalisation de l'époque napoléonienne.

Elle était bien modeste: sa longueur était de 1Km800, son entrevoie était de 0m90 et son inauguration eut lieu en mai 1830.

Le charbon extrait au Grand-Hornu put ainsi gagner plus facilement l'Escaut et la Flandre par péniches.

Jusqu'alors, le transport des matières pondéreuses utilisait de lourds tombereaux aux roues cerclées de fer et conduits par des voituriers.

Une lettre expédiée le 10 juillet 1847 en service postal rural par le maître de forges Debauque à Houdeng, à destination de Mr E. Rainbeaux, administrateur des usines et mines de houille du Grand-Hornu, donne quelques précisions sur ces transports. (Cahiers Binchois N°17, p. 33, fig. 23)

Il s'agit d'un envoi de 7262 kgs de barres rectangulaires, rondes et carrées à 32 centimes le kg, soit un total de 2323F 84 centimes, et ce transport a été effectué par le voiturier Paul Vraix.

Le transport par eau reste limité.

Le développement des chemins de fer a déjà apporté sa solution au transport des matières pondéreuses.

Le 17 juillet 1831, Léopold I<sup>er</sup> qui a accepté la couronne de Belgique, débarque sur le sol de son futur royaume à La Panne. Le 21 juillet 1831, il est accueilli par sa nouvelle capitale, Bruxelles. Venant d'Angleterre, il s'était intéressé aux premiers essais de locomotive à vapeur de Trevethick qui a circulé sur voie ferrée à Coalbrookdale en 1803.

En 1825, c'est Stephenson qui fera circuler son premier train sur rails en fer forgé entre Stockton et Darlington.

Et le 2 mai 1834, le Gouvernement belge approuvera la commande de trois "remorqueurs" dernier modèle, auprès de l'entreprise anglaise Stephenson.

Le 5 mai 1835 à 12h23, trois convois quittaient Bruxelles en direction de Malines.

Au trois premiers "remorqueurs" construits par Stephenson: la "Flèche", le "Stephenson" et l'"Eléphant" viendront s'ajouter la "Rapide" et l'"Eclair". Ensuite, on construisit chez John Cockerill à Seraing une première locomotive: le "Belge" et l'extension du réseau s'ensuivit.

La première ligne à atteindre le Hainaut est celle de Bruxelles à Quiévrain exploitée en entier au 7 août 1842.

Par une lettre du 8 juillet 1848, la firme "N.J. Debauque, Maître de forges à Houdeng-Aimeries près de Binche" comme en témoigne son timbre à sec, informe Mr Rainbeaux, administrateur des usines et mines de houille du Grand-Hornu que sa commande de rails va être expédiée par deux voitures.

Il assure Mr Rainbaux de la haute qualité de son travail pour lequel il a acquis la fonte la plus renommée pour confectionner ces rails et les dresser. Le gros problème au début de la fabrication de ces rails exécutés en fonte ou en fer forgé, c'est qu'ils cassaient très facilement, et il faudra beaucoup de recherches pour obtenir un acier résistant aux chocs.

Le 2 août 1843, la ligne Braine-le-Comte-Manage-Charleroi est réalisée, et la "Compagnie de chemin de fer de Charleroi à la frontière française" la prolonge jusque Erquelines le 6-10-1852.

### **La "Compagnie de Chemin de fer du Centre"**

Le 3 septembre 1853, un arrêté royal approuve les statuts de la "Compagnie de Chemin de fer du Centre" qui avait pour objectif de relier la région du Centre au Nord français industriel.

Parmi les membres du premier conseil d'administration, nous trouvons:

- le prince de Chimay
- le comte Louis de Robiano
- Mr Wanderpepen, bourgmestre de Binche
- Faignart de l'Espine
- les banques Place (de Paris) et Delloye-Tiberghien (de Bruxelles)

Après des débuts difficiles, des retards, de graves dissensions, quelques démissions et de nombreux procès, on retrouve :

- Monsieur Gustave Wanderpepen, administrateur et ff. de directeur;
- Louis de Robiano, vice-président du conseil d'administration, comte, sénateur et bourgmestre de Waudrez.

Le 22 mars 1855, l'ouverture des travaux de la nouvelle voie ferrée qui reliera Ecaussinnes à Erquelines donne lieu à Binche à une belle fête.

Une première réalisation de la "Compagnie du chemin de fer du Centre" aura lieu deux ans et demi plus tard, le 10 juillet 1857: le premier train d'essai parcourt le tronçon d'Erquelines à Baume.

Le 2 août 1857, le duc de Brabant, qui n'est autre que le futur Léopold II inaugure en grande pompe le tronçon d'Erquelines à Baume.

A Erquelines. il emprunte le train inaugural et s'arrête à la gare de Bonne-Espérance où il est accueilli par le président du séminaire, avant de gagner Binche.

Après un banquet qui a réuni près de 150 convives, à 17 heures, le duc de Brabant reprit la direction de Bruxelles, tandis qu'un bal suivi d'un feu d'artifice termine cette grande fête d'inauguration de la ligne et de la gare.

Le 17 septembre 1857, la ligne est ouverte au trafic voyageurs, et le "Chemin de fer du Centre" établit sa direction centrale à la station de Binche.

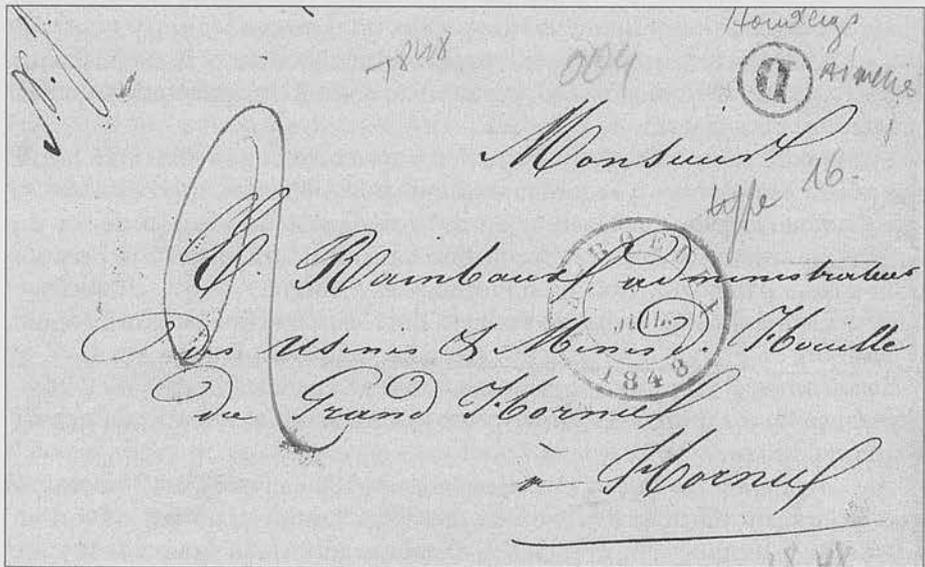
Ainsi que nous le montre le plan Popp de 1870, cette première station était établie dans l'axe de l'actuelle "rue de la Station" sur le territoire de la commune de Buvrines.

Entretemps, l'Etat belge confiait à la "Compagnie de Chemin de fer du Centre", la réalisation de la ligne de Baume à Marchienne en cette même année 1857.

La section de Baume à Ecaussinnes sera mise en exploitation le 20 février 1860, et la ligne de Baume à Marchienne sera exploitée dès le 7 janvier 1865 pour les marchandises et ouverte au trafic voyageurs au 1<sup>er</sup> juin 1865.

Une lettre expédiée le 24 avril 1862 par la Direction centrale du "Chemin de fer du Centre" établie dans la station de Binche, et adressée au bourgmestre de Haine St-Pierre apporte des précisions intéressantes sur les affectations des terrains expropriés et remembrés.

Un arrêté royal du 4 septembre 1865 prévoyait la construction du chemin de fer de Piéton à Leval. La "Compagnie de chemin de fer du Centre" fut également chargée de cette réalisation, et en même temps du raccordement de la gare de Ste-Barbe du charbonnage de Ste-Barbe à Péronnes.



### "Les Bassins Houillers du Hainaut"

Le 5 mai 1862, M. Vanderstichelen, ministre des Travaux Public, et M. Emile Dupré signent une convention pour la "construction d'un chemin de fer de Frameries à Chimay, avec embranchement éventuel de Beaumont à Thuin, et prolongement éventuel de Chimay à la frontière française dans la direction de Signy-le-Petit et Mézières".

Cette convention impose à M. Dupré le dépôt d'un cautionnement de 600.000 F dans un délai de six mois. Malgré trois prolongations de ce délai, le contractant ne parvient pas à réunir la somme et renonce à la concession par lettre du 29 mars 1865.

Un arrêté royal du 29 avril 1865 accorde cette concession à M. Simon Philippart, un industriel tournaisien qui constitue le 1<sup>er</sup> février 1866, la "Compagnie des Chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut" sous son égide d'administrateur-délégué, à laquelle il apporte la dite concession.

La notice historique de cette ligne publiée en 1867 dans l'Annuaire Spécial de Loisel montre tout l'espoir que suscitait cette construction:

*"Ce chemin de fer, partant du plus puissant des bassins houillers belges, Mons, se rattache au groupe industriel du Centre; il traverse une contrée populeuse et riche en matières minérales; il aboutit au réseau français de l'Est, et peut compter sur un concours efficace de cette Compagnie, car il lui donnera le moyen de faire pénétrer ses wagons jusqu'au centre du bassin houiller. Le chemin de fer de Frameries à Chimay satisfait à l'une des plus urgentes nécessités de la situation de l'industrie belge qui doit, sous peine de périliter, étendre ses débouchés dans l'Est français. C'est donc une ligne internationale qui peut compter sur un mouvement actif de voyageurs et possède ainsi deux éléments d'un succès assuré."*

Le 14 juillet 1866, un arrêté royal accorde aux "Bassins Houillers du Hainaut" la concession des chemins de fer:

- de Mons à la ligne de Frameries à Chimay dans la direction de Ciply.
- de Péronnes à la même ligne dans la direction de Vellereille-le-Sec.
- de Marchienne-au-Pont à l'embranchement de Beaumont à Thuin en direction de Thuillies.
- de cet embranchement à la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse en direction de Berzée.

Le 30 mars 1866, ils reprennent à bail les lignes de la "Compagnie de chemin de fer du Centre" dont le directeur à cette date est Mr Despret, ainsi que le signale l'Almanach du Commerce et de l'Industrie" édité à Bruxelles en 1867.

Ce sera le "Chemin de fer du Centre" qui terminera les travaux du chemin de fer de Piéton à Leval dans un délai de huit mois et du raccordement de Ste-Barbe à Péronnes.

Ce dernier sera ouvert au trafic le 17 février 1868 et remis aux "Bassins Houillers du Hainaut".

C'est en 1867 également que sera réalisée la ligne de Bonne-Espérance vers Mons, et c'est à cette occasion que sera découverte à Spiennes l'exploitation néolithique des silex lors du creusement de la tranchée de la ligne. Elle sera mise en service le 10 janvier 1868.

Parmi les lignes projetées, plusieurs ne seront jamais réalisées.

### **La " Société Générale d 'Exploitation "**

Créée le 13 février 1867, la "Société Générale d'Exploitation", la S.G.E. s'occupe de l'exploitation et du matériel ferroviaire. Elle installe ses bureaux à Binche, rentabilisant ainsi sa gare monumentale ou sont gérés plus de 1000 Km de voies.

Dans la délibération du Conseil communal de Waudrez du 26 juillet 1870, il est signalé que la commune doit recevoir environ 2500F des "Bassins Houillers du Hainaut" pour les emprises faites dans les bois des communes pour l'établissement du chemin de fer de Bonne-Espérance à Lobbes.

Ce texte nous laisse perplexe car l'embranchement de la voie vers Lobbes part de Fauroeux, et est en dehors des limites communales.

Par contre, Bonne-Espérance est une gare de jonction d'où partent dès lors vers le sud, trois lignes:

- celle vers Mons via Estinnes, Haulchin, Harmignies, Hyon-Cipiy et Cuesmes-Etat

- celle vers Erquelinnes via Fauroeux, Peissant, Grand'Reng.

- celle en construction vers Lobbes via Fauroeux et Merbes Ste-Marie.

A cette date, il n'y a pas encore de gare à Bienne-lez-Happart.

Il est donc possible que les emprises réalisées le soient pour élargir les installations de Bonne-Espérance devenue gare de correspondance.

Quoi qu'il en soit, cette recette reste aléatoire. Le 25 avril 1870 avec effet au premier janvier 1871, l'Etat belge a repris à son compte 601 Km de lignes exploitées par la S.G.E..

Parmi celles-ci, se trouvent les voies les plus rentables et toutes nos voies locales sur plus de 100 Km:

- Frameries- Mons-Binche- Baume -Piéton -Charleroi.

- Braine-le-Comte-Ecaussinnes- Baume- Binche -Erquelinnes.

- Fauroeux-Lobbes.

- Piéton- Thuin-Beaumont-Sivry-Chimay.

- Divers embranchements desservant Péronnes et Berzée notamment.

- Le raccordement de la gare de Cronfestu à la ligne de Baume à Marchienne qui est mis en construction afin d'être terminé pour la date de la reprise, 1<sup>er</sup> janvier 1871.

Cette reprise permet l'installation à Binche des bureaux d'un Arrondissement de la Voie dont divers projets sont connus:

- Construction d'un faisceau de cinq voies au nord des voies principales de la gare de Haine-St-Paul. Vient s'y greffer un faisceau en cul-de-sac de sept voies limité au ruisseau des Fonds-Gaillards (Rieu de Baume). Ce projet a été dressé le 12 mai 1872. Il prévoyait également un faisceau de seize voies plus longues en impasse s'adossant à la rue des Longues Haies qui ne fut jamais réalisé. Ce projet n'est plus très visible: la gare de Haine-St-Paul devenue "Haine-St-Pierre Formation" a disparu, et la gare de La Louvière-Sud l'a remplacé depuis. Le Rieu de Baume coule maintenant sous terre dans une suite d'ouvrages complexes dont les plans ont disparu dans l'incendie des bureaux de Mons en mai 1940.

- Le 3 juillet 1878, M. Collin, chef de section et son ingénieur en chef M. Goffin à Binche présentaient un plan modifiant le projet précédent.

En 1873, la "Société Générale d'Exploitation" disparaît.

Fin 1875, ce sont les "Bassins Houillers du Hainaut" qui cessent toute activité, et ils seront déclarés en faillite le 6 janvier 1877.

Le 20 mars 1876, c'est la section de Piéton à Buvrines du chemin de fer de Piéton à Lobbes qui est mise en service suivant l'Ordre de Service du 15 mars 1876.

Ne perdons pas de vue que les lignes cédées à l'Etat belge n'étaient parfois que des concessions ou des chantiers inachevés.

Ainsi, le 19 novembre 1877, le Ministre des Travaux publics approuve un arrêté ministériel permettant la construction du pont sur la Sambre à Lobbes, un ouvrage de 42 mètres d'ouverture complétant la ligne Piéton - Bienne-lez-Happart-Lobbes avec embranchement vers Fauroeux. Ce n'est que le 15 décembre 1880 que l'on pourra atteindre Lobbes au départ de Mons via Ciply et Peissant.

La liaison vers Manage rejoignant les lignes de la "Compagnie de la Jonction de l'Est" qui exploite les lignes Manage-Ottignies et Manage-Piéton ne sera reprise par l'Etat belge qu'en 1878. Ces lignes étaient exploitées depuis le 7 août 1854.

Quant à la ligne Piéton-Leval, l'Etat belge la supprimera en 1890, mais en 1903, un embranchement desservant la mine n° 2 de Mont-Ste-Aldegonde sera remis en service.

Le 1<sup>er</sup> mai 1879, les "**Chemins de fer de l'Etat**" émettent une première série de timbres pour acquitter les ports qui lui sont dûs.

Pour l'annulation de ces timbres, un cachet à date hexagonal est mis en service. Il sera utilisé non seulement sur les timbres émis 1<sup>er</sup> mai 1879, mais également sur ceux qui seront émis en 1882, 1895 et le 25 juillet 1902.

Les recherches effectuées par Madame L. Sauer de Mortsels ont permis de réunir la plupart des oblitérations utilisées dans les gares de la ligne Baume-Erquelines. On y trouve celles de Baume, Cronfestu, Leval, Ressaix,

Binche, Bonne-Espérance, Fauroeux et Erquelinnes. Les dates rencontrées vont de 1882 à 1903.

Il y manque celle de Grand'Reng, une gare supplémentaire construite en 1865 que l'on équiperait pour le chargement par déversement des wagonnets venant des sablières.

L'Ordre de Service n° 161 du 29 décembre 1888 relatif à l'exploitation, transfère la 2<sup>ème</sup> section du Groupe de Charleroi à Binche.

En 1883, la reprise par l'Etat belge des lignes locales et l'achèvement des travaux vers Lobbes permet la mise en circulation de trains directs reliant Mons à Charleroi via Estinnes-Binche-Baume et Piéton. Ce sera la ligne 71 de cette ancienne numérotation.

Si nous consultons le "**Guide officiel des Voyageurs**" de 1886, nous voyons que la ligne Mons-Bonne-Espérance-Baume-Charleroi est desservie en 1h50 minutes par 5 trains par jour, mais qu'entre Bonne-Espérance et Charleroi, ce sont 9 trains journaliers qui circulent.

Il est assez curieux de constater que la gare de Ressaix ne figure pas dans cet horaire, alors que l'on trouve déjà un cachet de cette gare utilisé au 31 août 1885.

Un second itinéraire, la ligne n°73 joint Bruxelles-Midi-Braine-le-Comte-Baume-Erquelinnes, soit 72 Km en 2h30 minutes environ, ou Baume-Fauroeux-Thuin à Chimay, soit 116 Km en 3h20 minutes environ. Cette ligne a été ouverte le 10 août 1882.

L'ensemble de ces deux services assure le passage entre Baume et Binche de 28 trains de voyageurs par jour.

Signalons également la ligne n° 74 qui relie également Mons à Charleroi sans desservir Binche, via Harmignies, Estinnes-Haulchin, Fauroeux, Merbes-Ste-Marie, Buvrines-Mont, Anderlues, Piéton, Courcelles, Roux et Marchienne-au-Pont, soit 48 Km en 2h et parcourue par quatre trains dans chaque sens par jour.

Th. Lejeune dans son "**Histoire de la Ville de Binche**" publiée en 1887, nous apprend que le 7<sup>ème</sup> Groupe des Chemins de fer de l'Etat belge est établi dans la ville.

Il comprend un ingénieur, chef de service des voies et travaux (M. Goffin), et un directeur chef de service de l'exploitation, et tout le personnel y attaché.

Dès lors, l'idée de créer à Binche une gare monumentale fait son chemin.

Une gare provisoire est établie rue de Versailles afin de permettre la démolition de la première gare inaugurée en 1857.

En 1903, l'architecte Pierre Langerock dresse les plans du nouveau bâtiment.

Cet architecte n'est pas un inconnu: il a déjà procédé à la restauration de l'hôtel de ville et la collégiale de Binche.

Ce bâtiment sera complété de deux kiosques entre les voies 2 et 3, et plus tard d'un couloir sous voies et d'abris-parapluies artistiques qui ont même servi de cadre à un épisode de la série des "Maigret" tournés par Bruno Kremer.

Si nous examinons les inscriptions gravées dans la pierre, elles nous rappellent que le bilinguisme à cette époque était légal et obligatoire, et qu'un bureau de Télégraphe était installé dans l'aile droite.

### **L'Association charbonnière du Centre**

En 1914, la ligne Binche-Erquelines ne sera pas utilisée pour le trafic allemand (Cette étude est publiée dans le chapitre réservé à la guerre 1914-1918). Cela permettra à l'"Association charbonnière du Centre" constituée fin novembre de l'affecter aux transports de charbon destinés au ravitaillement de la population et de l'industrie belge, ceci avec l'accord du gouvernement belge réfugié au Havre et de l'occupant allemand.

Cette tolérance ne durera guère pour la ligne Binche-Erquelines: début 1916, les Allemands exploitent eux-mêmes la gare de Haine-St.Pierre, et l'Association charbonnière doit se replier avec son matériel sur la gare de Piéton. Erquelines sera alors desservi via Anderlues, Merbes-Ste-Marie et la courbe de Fauroeux.

Les échanges de transport se multiplient les Allemands acceptant d'acheminer des wagons fermés de ravitaillement pour la population sur les lignes qu'ils se réservent, tandis que l' Association charbonnière doit accepter des wagons destinés au ravitaillement des troupes allemandes sur le réseau hétéroclite de lignes secondaires qu'elle a pu préserver.

Quant à la gare de Binche, l'occupant y apportera sa touche personnelle en y ajoutant en caractères gothiques au-dessus du premier guichet: "Fahrkaarten ausgabe", un texte réapparu en 1996 après un nettoyage réalisé par les pompiers locaux.



1907. Mandat à ordre de Binche à Stavelot

Une situation préalable à la construction de la nouvelle gare de Binche est illustrée par les quittances de la firme de "Confections Hommes et Enfants LEGRAND & BASSELIER" fondée en 1893, rue de Senzeilles.

Seule cette partie de la rue est bâtie. On voit à l'avant-plan un train bien modeste séparé de la rue de Versailles et de la Terre Pipine par une simple palissade.

On aperçoit rue de Merbes, les bâtiments du Collège que ne cache aucune construction entre l'Avenue de Burllet et la rue de Merbes.

Cette dernière ne respecte pas son angle réel avec les autres rues sur le plan figurant dans le bas du dessin.

Cette quittance datée du 4-10-1907 était payable fin décembre. On y trouve les marques suivantes:

- Caisse commerciale de Binche - Fernand Hauchand
- Oblitération de Bruxelles-Effets de commerce-23 déce 07 sur timbre de 50c Léopold II.
- Cachet rouge - Effets de commerce 25c - 200 à 500F
- A timbrer à l'Extraordinaire (Namur)
- Payez à l'ordre de la Banque nationale de Belgique - Valeur au comptant - La Louvière 19 oct 1907
- Pour acquit - Pr le Gouverneur de la Banque nationale de Belgique, l'Employé Délégué
- NON PAYE

### Le square Eugène Derbaix

Pour compléter l'ensemble, le Conseil communal du 30 novembre 1908 décide après la démolition de l'îlot de maisons situé devant la gare, la "Terre Pipine" de confier également à l'architecte Pierre Langerock l'aménagement de la Place de la Station par la création de balustrades entourant le square inspirées de celles qui existaient au Petit Sablon à Bruxelles.

Le bourgmestre Derbaix assisté de l'historien E. Matthieu ont retenu une série de huit statues de bronze pour compléter la balustrade, et dont la maquette en plâtre sera examinée sur place par la Commission des Monuments et Sites le 17 août 1909.

Les statues exécutées par les sculpteurs Vermeyleen et de Valeriola représentent des personnages illustres liés à l'histoire locale:

- Yolande de Gueldre, veuve de Baudouin III, comte de Hainaut a fait reconstruire et repeupler Binche dévasté par les guerres.

- Baudouin IV, son fils, dit "le Bâtitteur" rebâtitra la ville et la munira d'édifices publics. Il décède le 6 novembre 1171.

- Guillaume de Bavière, comte de Hainaut, de 1351 à 1358, auteur de la translation du chapitre de St-Ursmer de Lobbes à Binche.

- Marguerite d'York, veuve de Charles le Téméraire, dame de Binche qui y a souvent séjourné. Née à Fotheringay en 1446, décède à Malines en 1503.

- Marie de Hongrie, soeur de Charles-Quint et dame de Binche. Née à Bruxelles en 1505 et décède à Jarandilla en 1558.

- Charles-Quint né à Gand en 1500 et décède à Yuste en 1558.

- Arnould de Binche: architecte célèbre qui vivait au début du 13<sup>ème</sup> siècle et qui a édifié l'église Pamelé à Audenarde, un des chefs-d'oeuvre du gothique primaire.

- Gilles de Binche: première moitié du 15<sup>ème</sup> siècle, chapelain du duc de Bourgogne, un des musiciens les plus renommés de son temps.

Au centre du square, le monument de l'Indépendance sera inauguré le 12 juillet 1931, soit 20 ans après le projet de Langerock. Réalisé par A. de Beule de Gand, il présente quatre personnages :

- le combattant de la Révolution brabançonne (1789)

- un jeune homme part en chantant combattre en 1830

- un soldat belge de 1914-1918

- un déporté qui brise sa pelle.

Au centre, l'allégorie de l'Indépendance: une dame s'appuie de la main gauche sur l'écu héraldique de Binche, et tient de la main droite une couronne de lauriers.

Quatre Gilles en faible relief ornent le fût de la colonne.

C'est l'architecte Dufour de Tournai qui a présidé à l'implantation du monument et à son dessin d'ensemble.

Ces oeuvres d'art sont maintenant convoitées par des pillards disposant de moyens techniques imposants.



Le square  
E. Derbaix

Le monument vers  
1931.



Le square vers 1950.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1926, la S.N.C.B. est constituée. Elle représente 4800 Km de voies, 1368 gares et 120.000 agents.

Petit à petit, les services liés à l'entretien du chemin de fer vont quitter Binche: le service de la voie qui y était installé depuis 1919 va s'installer à Haine-St-Pierre vers 1930.

Durant l'occupation, divers sabotages mettront la ligne de Binche hors service:

-le 14 décembre 1942 à 23h, les voies sautent entre Hayettes et Leval.

-le 12 avril et le 6 mai 1943, un rail enlevé entre Leval et Hayettes provoque le déraillement d'une locomotive.

Entre le 15 mars et le 1<sup>er</sup> septembre 1944, dix bombardements alliés sur Haine-St-Pierre interrompent le trafic sur la ligne de Binche.

Dans l'immédiate après-guerre, le dernier chef de section s'occupant à Binche de l'entretien des voies, est transféré à l'arrondissement de la voie à Haine St-Pierre.

Comme le trafic sur la Jonction Nord-Midi impose la prolongation des trains au-delà de Bruxelles, les trains au départ de Binche auront leur terminus à Termonde.

Les lignes moins rentables seront progressivement remplacées par des autobus.

Quelques-uns circulent dès le 17 mai 1953 entre Charleroi et Chimay via Lobbes.

Alors qu'il reste quinze trains de voyageurs par jour en 1962 entre Mons et Lobbes, le trafic est supprimé sur ce tronçon et remis aux bus de la SNCV.

Le 4 novembre 1962, le service voyageurs est supprimé entre Binche et Erquennes, et remplacé par un bus de la S.N.C.V.

Au 1<sup>er</sup> juin 1964, le trafic est supprimé sur le tronçon Lobbes-Chimay.

En 1966, la ligne 108 est mise en exploitation simplifiée entre Binche et Fauroeux par suppression de la seconde voie et son démontage.

En 1971, le tronçon Chimay-Strée est démonté.

En 1972, c'est le tronçon entre Vellereille-le-Sec et Lobbes qui est démonté.

Le 24 mars 1978, alors que les suppressions menacent, le classement du site de la gare et du square Eugène Derbaix est obtenu.

Le 29 mai 1983, l'électrification de la ligne 108 entre La Louvière et Binche est inaugurée. Des trains électriques directs relient Binche à Bruxelles.

Alors que la mise hors service du tronçon Thuin (Ouest) à Strée est appliquée suite à la fermeture de la sucrerie de Donstiennes, le 3 juin 1984, c'est la rationalisation introduite par le plan IC-IR à horaire cadencé. Il concerne un réseau de 3920 Km dont 1800 sont électrifiés. Mais il entraîne la suppression de la desserte des petites gares: Ressaix, Cronfestu, Hayettes et Haine St-Pierre sont supprimés. Des bus S.N.C.V., le 108A entre Morlanwelz

et Cronfestu, et 108B entre Binche et Cronfestu relaient la desserte de ces communes.

Toutes ces suppressions concrétisent la désertification qui ronge toutes les industries qu'avait drainé la voie ferrée et l'amplifie.

En 1986, c'est le bâtiment réservé aux marchandises et au dépôt de colis qui est rasé en gare de Binche pour faire place à un parking provisoire pour les usagers.

En 1989, c'est le bus de substitution n° 110 qui remplaçait le 108B entre Binche et Cronfestu qui est supprimé, tandis que l'on procède au démontage complet de la ligne 108 entre Binche et Peissant (A.R. du 7-11-1984 - Moniteur belge du 13-12-1984).

Le 23 mai 1993, la ligne IR - Binche-Bruxelles est prolongée jusque Louvain-la-Neuve et dessert les gares bruxelloises de Schuman, Quartier-Léopold et Etterbeek.

Le 29 mai 1994, les nouveaux horaires de la liaison Binche-Bruxelles offrent une correspondance avec la dorsale wallonne Mouscron-Liège en gare de La Louvière-Sud, mais c'est uniquement durant les week-end et les jours fériés !

Le 24 mai 1998, le nouvel horaire de l'IR Binche-Bruxelles-Louvain-la-Neuve permet enfin des correspondances intéressantes en gare de La Louvière-Sud vers Charleroi, Namur, Liège et vers Mons et Tournai.

Quant à la ligne 109 qui reliait Mons à Chimay, ses derniers vestiges seront démontés en 1994.

Et tandis que le passé ferroviaire de notre région s'estompe peu à peu, quelques nostalgiques tentent de restaurer ce qui peut encore être sauvé de ce réseau touffu qui couvrait la région en le transformant en pistes cyclables, cavalières ou de simple promenades dans le cadre du projet RaVel.

Mais il reste de ce passé ferroviaire des traces intéressantes par la philatélie et pour l'illustrer, nous avons choisi une petite gare voisine: **Bonne-Espérance**.



La gare de  
Binche

La première  
gare côté voies  
vers 1900



La nouvelle  
gare vers 1912



La gare vers  
1950

## D -BONNE ESPÉRANCE

L'abbaye de Bonne-Espérance a été fondée par des Chanoines de l'Ordre des Prémontrés à partir de 1130. Elle est remarquablement conservée dans l'état que lui conféra le grand architecte Dewez au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Sa gare est née pour la desserte de son célèbre séminaire sis sur le territoire de la commune de Vellereille-les-Brayeux.

Nous avons vu plus avant que c'est le président du séminaire qui accueille le duc de Brabant lors de l'inauguration de la ligne Baume-Erquelines le 2 août 1857.

Ce séminaire génère un courrier important qui est collecté par une boîte rurale identifiée par la lettre "U" dans un cercle dont on trouve trace depuis 1844.

L'importance de Bonne-Espérance s'accroît quand cette gare devient tête de ligne des bifurcations vers Mons par Estinnes-Haulchin dès 1867, et vers Lobbes en 1880.

A partir de 1883, avec la reprise des lignes par l'Etat belge, Bonne-Espérance est devenue une gare de correspondance entre les lignes vers Mons, Erquelines, Lobbes-Chimay, Baume-Charleroi ou Baume-Bruxelles, soit les lignes reprises à l'indicateur sous les n<sup>o</sup> 71 et 73.

Au 13-12-1895, le service rural qui assurait la levée postale de la boîte aux lettres de Bonne-Espérance contre une taxe rurale de 1 décime est supprimé. Il n'y eut pas suppression de cette levée, mais seulement de la taxe y afférente qui était sans objet depuis l'unification des tarifs due à l'introduction du timbre-poste. Le courrier posté à Bonne-Espérance restait traité par la poste de Binche.

A partir de 1905, le courrier déposé à la gare reçoit une griffe d'origine au format 39 x 5mm, et est transmis par le personnel des trains:

- dans le sens Bonne-Espérance vers Binche, Baume et Manage, ce courrier est remis au postier du bureau ambulant assurant le service "Charleroy-Manage-Bruxelles" circulant entre 18 et 22h. C'est un ordre spécial du 18 avril 1905 qui prescrivait d'écrire Charleroy avec un "y".

- dans le sens Bonne-Espérance- Mons, le courrier est transmis par le personnel de train au bureau postal de Mons-Station. Ce bureau oblitère alors le courrier avec son cachet:

MONS (STATION) - DEPART entre 12 et 13 h.

Le 20 février 1907, un bureau des postes est ouvert à Bonne-Espérance, et dès lors le courrier local sera oblitéré par le cachet à date à simple cercle au diamètre de 22,5 mm comme dans les autres bureaux du pays.

En 1914, le bureau de poste de Bonne-Espérance est devenu une station-perception tenue par Mr A. J. Capouillez. Fermée en août 1914, elle sera ouverte sous l'autorité allemande comme "Postagentur" le 16 mai 1916, et le restera jusqu'au 10 octobre 1918.

Recouverte après la fin des hostilités, la station-perception de Bonne-Espérance perdra son statut de perception à une date que l'on peut situer entre 1936 et 1940. Elle devient une simple agence postale. Elle est alors dotée d'un cachet à date de 26 mm de diamètre orné de deux étoiles à 5 branches et de 7 points au bas du cachet (Date rencontrée: 2- VI-1942)

Parallèlement, la gare utilise pour l'annulation des timbres "chemin de fer", un cachet hexagonal entre 1883 et 1905 et un cachet rectangulaire au format de 35 x 25 mm après cette date.

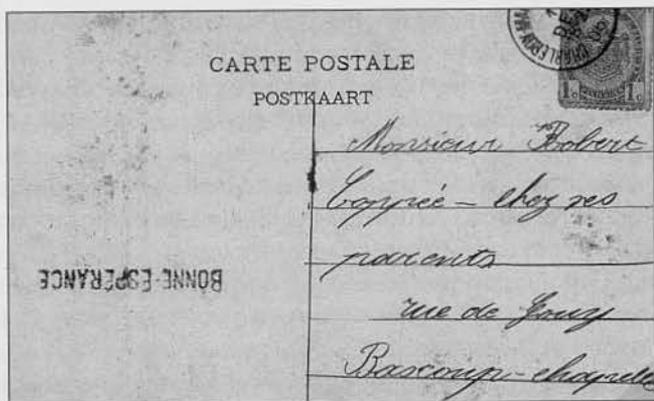
Mr G. Cart signale aussi l'usage d'une oblitération ronde sur timbres "chemin de fer" au 4-11-1939. Cette découverte isolée ne permet pas d'estimer les dates limites d'utilisation de cette oblitération.

Après la suppression de la ligne Binche-Erquelines le 4 novembre 1962, ce sera le bureau postal de Vellereille-les-Brayeux qui desservira Bonne-Espérance. Il est situé au n° 1 de la Place des Combattants, et son code postal au 15-12-1969 était le 7132.

La réforme postale du 1-10-1990 a rattaché Vellereille-les-Brayeux au bureau de son entité: Estinnes, et il en a adopté le code postal 7120. Durant la période transitoire qui a suivi cette modification, l'oblitération de Vellereille-les-Brayeux a été réalisée avec un n° de code gratté.

Comme dans les autres entités, seul le bureau principal d'Estinnes a été maintenu.

La recherche d'oblitérations complémentaires permettrait d'étoffer les époques critiques de ce petit bureau postal né et disparu avec la ligne de chemin de fer qui l'avait généré.



1906. Griffes "BONNE ESPERANCE" et oblitération de l'ambulant CHARLEROI- MANAGE-BRUXELLES circulant entre 18 et 22h.



1907. Griffes "BONNE ESPERANCE" et oblitération du bureau postal MONS (STATION) entre 12 et 13h.



1942. Oblitération "Etoiles" de l'agence postale de BONNE-ESPERANCE



1990. Oblitération "Etoiles" de l'agence postale de VELLEREILLE-LES-BRAYEUX dont le code postal 7132 a été gratté



Vers 1920. Vue imaginaire de la gare de BONNE-ESPERANCE

## E. LES OBLITÉRATIONS FERROVIAIRES

Lors de l'invasion allemande en août 1914, les troupes d'occupation firent main-basse sur un stock de timbres "Chemins de fer" en feuilles en cours d'impression. Les exemplaires non dentelés qui en proviennent n'ont aucune valeur légale. Aussi, pour éviter toute contestations, ces séries furent mises hors cours le 1-1-1916.

Une émission provisoire sera mise en service pour l'enclave belge à l'ouest de l'Yser qui a échappé à l'occupation allemande. Le 20 décembre

1915, une nouvelle série de timbres "Chemins de fer" est émise par le gouvernement belge replié au Havre.

On découvre une griffe noire "BINCHE" sur cette émission.

Vu les circonstances, on peut considérer qu'il s'agit d'une annulation de fortune qui n'a pu être réalisée à la gare de Binche qu'après l'armistice du 11-11-1918 et la reprise du trafic ferroviaire, mais avant la mise en service des nouvelles séries de timbres "Chemins de fer" qui seront imprimées à Londres et à Malines en 1920.

D'où peut provenir cette griffe?

Si l'on se réfère à une instruction du 1<sup>er</sup> juillet 1852, il y est dit que les boîtes aux lettres des gares sont levées dix minutes avant le départ ou le passage des voitures des bureaux ambulants.

Le lieu d'origine des lettres déposées dans ces boîtes des stations est indiqué à l'angle supérieur gauche par l'employé, soit par une mention manuscrite, soit au moyen d'une griffe encadrée quand le courrier est important.

Lors de la construction de la ligne Ecaussinnes-Baume-Binche-Erquelines en 1857 par la "Compagnie de Chemin de fer du Centre", celle-ci ne fit partie des lignes du Midi du réseau de l'Etat belge. Ce ne sera qu'après la reprise de cette ligne par l'Etat en 1871 que l'on peut commencer à découvrir ces annotations ou estampilles. Les gares de notre ligne n'ont donc pas été reprises dans la liste initiale publiée de ces estampilles.

On ne connaît pas non plus de service ambulant passant par Binche, mais la levée des boîtes de stations devait être assurée et le courrier remis au personnel des trains.

Une autre instruction supprime les griffes encadrées en 1873, mais l'usage des griffes linéaires est maintenu.

Outre la griffe linéaire utilisée en 1919 citée ci-avant, on découvre une griffe d'un type similaire utilisée à Bonne-Espérance en 1905 en complément avec le timbre à date de l'ambulant Charleroy-Manage-Bruxelles, et une autre à Grand-Reng en 1923 complétée par le cachet "7 points" de Haine-St-Pierre, ou encore mieux: une griffe encadrée utilisée à Leval en 1932, soit 59 ans après son abandon théorique et en complément avec le cachet à date de Mons annulant le timbre en date du 14-8-1932. Pour cette dernière griffe, le moyen d'acheminement entre Leval et Mons reste indéterminé : train ou tram?

Au point de vue ferroviaire, il reste à examiner les annulations utilisées pour les timbres "Chemins de fer" après l'abandon du cachet hexagonal.

A Binche, il est remplacé par une marque rectangulaire au format 35 x 25 mm qui porte deux petites croix dans la case inférieure. Les dates extrêmes rencontrées: 22 JUIL. 03 et 8 JUIN 07.

Ce type est remplacé par plusieurs autres dont la caractéristique commune est que les angles inférieurs sont coupés.

On trouve:

BINCHE N° 1 - Format 32 x 20 mm + 2 petites croix - Dates extrêmes: 1-8-09; 29-7-10.	
BINCHE N° 2	" " 20-4-12
BINCHE N° 3 - Format 30 x 20mm	" " 4-3-14
BINCHE N° 7 -	" " 12-XII-30
BINCHE PESEUR N° 1 - Format 32 x 24 mm	Dates extrêmes: 5-2-36; 21-3-38
BINCHE PESEUR N° 2	" " 14-5-38
BINCHE COUPON - Format 30 x 22 mm	" " 29-VIII-83
BINCHE.... ?.....- Format 34 x 25 mm	" " 5-10-35

L'arrêté royal du 5 septembre 1928 organise le service des colis-postaux, et des timbres spéciaux sont prévus pour acquitter leur port à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1928.

Une particularité: ces timbres peuvent être indifféremment annulés par les cachets à date de la poste ou de la gare suivant le lieu de dépôt du colis dont le poids maximum est de 5 Kgs.

Parallèlement, en juillet 1828, par surcharge des timbres "Chemins de fer", des timbres spéciaux sont prévus pour acquitter le port des journaux. On ne trouve que l'oblitération "Chemin de fer" sur ces derniers.

### Les oblitérations ferroviaires de Binche



Griffe



Binche N° 1

Binche N° 2

Binche N° 3



Binche N° 7



Binche N° 8



Binche N° 9



Rectangulaire

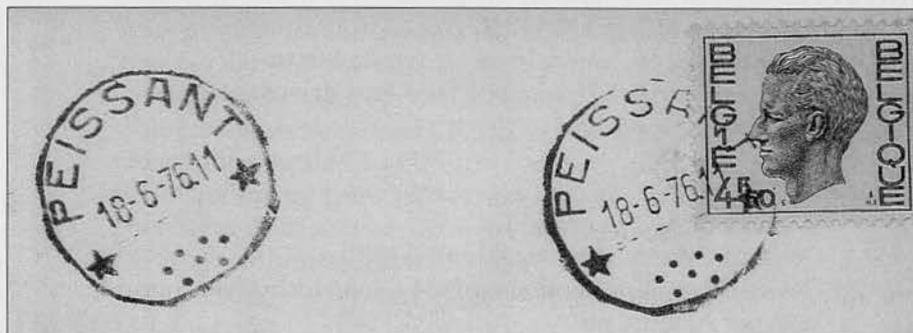


Peseurs

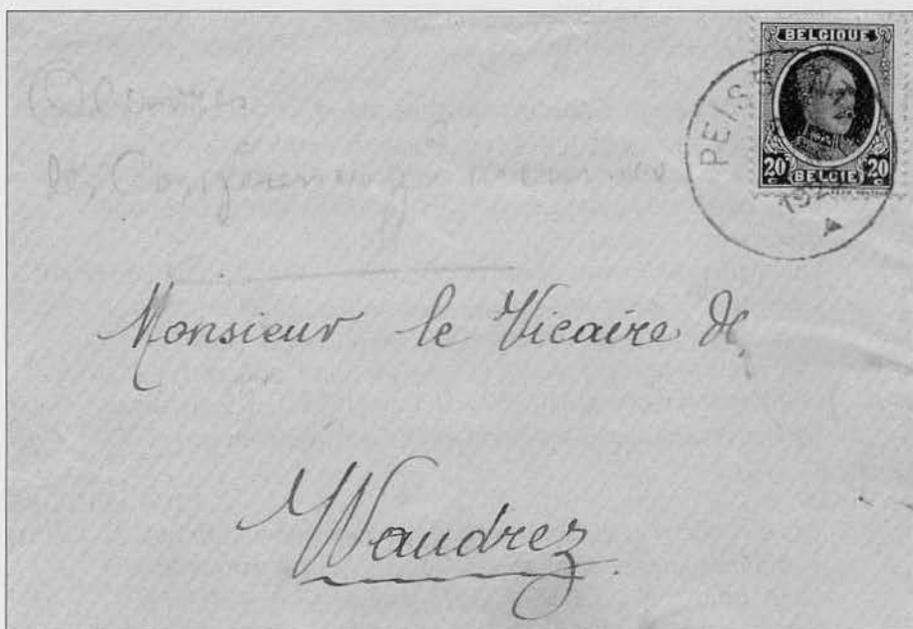
Sur timbres "Colis postaux", on trouve en 1949 une nouvelle marque "BINCHE N° 2" au format 31 X 22 mm.

La suppression du "Bureau Marchandises" qui sera démoli en 1986, a ramené le cachet à date utilisé à la gare de Binche en un seul modèle disponible au guichet ouvert au public.

La tarification actuelle par appareil enregistreur a transformé le timbre "Chemin de fer" en une vignette sans utilité réelle. On ne le trouve plus qu'oblitéré de complaisance! Dès lors, celui-ci n'a plus sa place dans une étude consacrée à la marcophilie.



Peissant Relais postal 1976



Peissant Station-perception 1923

**F. Les stations de la ligne BAUME-ERQUELINNES de la Compagnie de Chemin de fer du Centre.**

**BAUME**

Hameau de St-VAAST  
Doté d'une boîte rurale dépendant de Binche en 1845  
Boîte rurale supprimée sous ce nom en 1848  
Oblitération hexagonale CF (1879,1886,...)

**HAYETTES**

Hameau de MORLANWELZ  
Doté d'une boîte rurale desservie par La Hestre  
Gare non reprise à l'horaire de 1886 (pas de voyageurs)  
Supprimée au 3-6-1984

**CRONFESTU**

Hameau de MORLANWELZ  
Ouverture du bureau postal le 16-8-1881  
Devient station-perception en 1884 selon Hochsteyn, confirmé en 1896 par A. Jourdain  
Gare voyageurs selon l'horaire de 1886  
Oblitération hexagonale CF (1879, 1897,... )  
Supprimée au 3-6-1984

**LEVAL**

Ancienne gare St-JOSEPH construite par la "Société charbonnière de Péronnes"  
Cédée à la "Compagnie de Chemin de fer du Centre" le 30-10-1865  
Boîte rurale dépendant de BINCHE en 1840 (littera "A" jamais découvert à ce jour)  
Ouverture du bureau postal le 3-8-1893  
Cité comme perception par Alf. Jourdain en 1896  
Boîte de gare avec griffe encadrée (1932)  
Oblitération hexagonale CF (1879, 1883,...)  
Oblitération rectangulaire 35 x 26 mm (1913,...)  
Devient point d'arrêt au 3 juin 1984

**RESSAIX**

Pas de boîte rurale dépendant de Binche en 1840 (moins de 2,5 Km)  
Non renseignée comme gare voyageurs à l'horaire de 1886  
Oblitération hexagonale CF (1879,1885,...)  
Sous-perception postale en 1908  
Oblitération rectangulaire 35 x26 mm (1919,...)

## **BINCHE**

- Oblitération hexagonale CF (1879, 1891,...)
- Oblitération rectangulaire 35 x 26 mm (1903, 1907,...)
- Oblitération à angles coupés (1909,...)
- Griffe linéaire sur timbres CF (1918/1920)
- Oblitérations télégraphiques octogonales (1903, 1937,...)
- Oblitérations télégraphiques rectangulaires 43 x 23 mm (1976,...)

## **BONNE-ESPERANCE**

- Séminaire sis sur la commune de Vellereille-les-Brayeux
- Boîte postale rurale desservie par BINCHE en 1840 (littera "U")
- Tête des lignes vers Mons, Erquelinnes, Lobbes et Baume
- Oblitération hexagonale CF (1879,1905,...)
- Oblitération rectangulaire CF 35 x 26 mm (1925,...)
- Oblitération ronde CF (1939,...)
- Griffe linéaire de gare (1905/1907)
- Ouverture de la station-perception le 20-2-1907
- Oblitérations postales (1907,1942,...)

## **FAUROEULX**

- Boîte postale rurale desservie par MERBES en 1885, puis par PEIS-SANT en 1895
- Oblitération hexagonale CF (1879,1890,...)
- Code postal 6564 en 1969, 7120 au 1-10-1990 (Estinnes)

## **PEISSANT**

- Boîte postale rurale desservie par ERQUELINNES jusqu'en 1884
- Station-perception en 1884
- Code postal 6561 en 1969, 7120 au 1-10-1990 (Estinnes)

## **GRAND-RENG**

- Gare supplémentaire ouverte en 1865
- Boîte rurale desservie par ERQUELINNES après 1863
- Ouverture d'un bureau postal le 20-4-1898
- Griffe de gare (1925,...)
- Code postal 6560 au 1-10-1990 (Erquelinnes)

## **ERQUELINNES**

- Perception ouverte le 29-3-1863
- Oblitération hexagonale CF (1879,1903,...)
- Gare mixte Etat belge/Nord belge
- Oblitérations de gare des deux réseaux

1871. L'Etat belge reprend la ligne Baume-Erquelinnes.  
 Oblitérations hexagonales des gares de la ligne.



Baume: 9-9-1882

Cronfestu: 28-5-1897

Leval: 28-7-1883



Ressaix: 31-8-1885

Binche 15-5-1891

Bonne-Espérance:  
15-3-1885



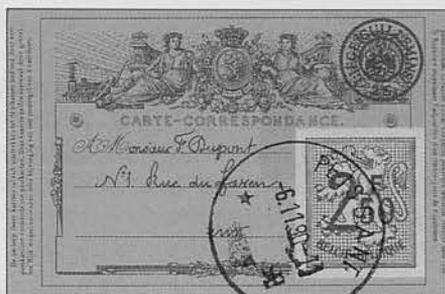
Fauroeux: 13-10-1890

Erquelinnes: 1903

Collection L. Sauer.



Peissant  
Relais postal  
Code 6561  
1982



Peissant  
Relais postal  
Code gratté  
1990



Fauroeux  
Relais postal  
Code 6564  
1982



Carte illustrée postée à la gare de Grand-Reng où elle reçoit la griffe oblitérée à Haine-St-Pierre avant de retourner à Erquelinnes!

## G. LES LIGNES VICINALES

En vertu de la loi du 24 juin 1885 autorisant les chemins de fer vicinaux, ce sera le 9 juin 1886 que la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux sollicitera l'autorisation d'établir une ligne vicinale reliant Maisières à St-Symphorien, via Nimy et Mons, requête qui sera concrétisée par l'Arrêté Royal du 27 février 1888.

Longue de 13Km977m, elle devait relier le Canal du Centre aux exploitations de phosphates situées sur le territoire des communes de Havré et de St-Symphorien.

Le premier convoi empruntant la ligne circula le 17-12 1887, et celle-ci transportait, voyageurs, messageries et marchandises.

Ce sera en 1903 qu'une ligne vicinale réunira Binche à Bracquegnies. Tractés par la vapeur, il y aura 8 convois journaliers dans chaque direction. Les dimanches et jours fériés, il y avait 8 convois supplémentaires.

Le trajet Binche-Bracquegnies durait 50 minutes et coûtait 60 centimes.

Sollicitée dès 1888, ce sera en 1906 que la S.N.C.F. V. reçut l'autorisation de réaliser la ligne de Péronnes-Estinnes-au-Mont. La section Péronnes-Bray-Estinnes-au-Val sera mise en service le 1<sup>er</sup> septembre 1908, et la ligne atteindra la gare d'Estinnes-au-Mont le 1<sup>er</sup> août 1909.

Là, elle rejoignait le réseau voisin via Givry et Quévy qui sera mis en service le 10 août de la même année.

Parallèlement, une liaison de Binche vers St-Vaast et La Louvière sera inaugurée la même année.

Avec la construction de son dernier tronçon de Marchienne à Fontaine-l'Evêque, la ligne de Binche à Charleroi sera inaugurée le 1<sup>er</sup> octobre 1930.

La liaison de Binche vers Mons sera mise en service le 14 février 1931 après la reconstruction de la section Mons-St-Symphorien qui avait été démantelée par l'occupant allemand et reconstruite en août 1920, et l'inauguration du nouveau tronçon de Bray à Binche.

Parallèlement était menée l'électrification de la ligne. Réalisée en 1930, elle sera mise en service le 24 décembre, et dès 1931, tout le réseau au départ de Binche vers Mons, Charleroi, Bracquegnies ainsi que la ligne La Louvière-Estinnes-au-Mont sont électrifiés.

Au 1<sup>er</sup> octobre 1930, le trajet Binche-Charleroi durait 1h10.

Au 14 février 1931, le trajet Binche-Mons durait 1 h.

Avec l'électrification, ces durées furent améliorées.

En 1932, Mons-Charleroi durait 1h45, et en 1935, ce temps fut ramené à 1h30. C'était la ligne 90 (90 minutes) qui jouxtait la Route Nationale RN 90!

Le 2 juin 1973, le déclin s'amorce: le tronçon Mons-Binche est supprimé et remplacé par un bus: le 22.

Une liaison Charleroi- Binche-La Louvière reprend le n° 90 en lieu et place. Liée au développement du métro régional de Charleroi, elle sera l'occasion d'importants investissements pour sa modernisation, mais la rentabilité ne suit pas, et le démontage définitif entre Anderlues et La Louvière est toujours en cours, après l'arrêt de la desserte le 30 août 1993.

Un second réseau vicinal au départ de Binche était envisagé: la ligne Binche-Bersillies-l'Abbaye. Elle sera autorisée le 20-1-1902 selon un projet déposé en 1901, mais la concession de passage ne sera accordée que le 9-2-1907.

Le tronçon Vellereille-Merbes-le-Château commencé en 1908 sera terminé en 1910.

Le tronçon Binche-Vellereille sera interrompu en 1908 afin de permettre le remplacement du pont d'Hurtebise. Il sera terminé en 1910 également.

C'est finalement le 18-5-1912 que la ligne Binche-Bersillies sera ouverte au trafic voyageurs.

L'embranchement vers Merbes-le-Château-Solre-sur-Sambre et Montignies-St-Christophe sera inauguré le 3-3-1914.

Un dépôt d'entretien sera réalisé à Solre-sur-Sambre.

En 1935, ce tram qui utilisait toujours la traction vapeur, sera remplacé par des autorails.

Durant la guerre 40/45, la section Solre-sur-Sambre-Montignies-St-Christophe sera démantelée par l'occupant allemand.

En 1946, un projet d'électrification de la ligne Binche-Bersillies-l'Abbaye sera établi, mais jamais réalisé.

Le 1-8-1953, les autorails sont remplacés par des bus. Quant au trafic marchandises, son arrêt aura lieu le 30-8-1954, et il sera suivi du démantèlement de la ligne.

Quel intérêt présentait pour le trafic postal la création de ces lignes? Outre le transport des dépêches, ce fut la possibilité de doter le tram d'une boîte aux lettres ambulante, où le public pouvait déposer son courrier rural, généralement en dehors des heures d'ouverture des bureaux de poste. Ce courrier était relevé en fin de parcours de la ligne par un préposé des postes.

Généralement, cette fin de ligne est proche d'un bureau postal important, ce qui accélère la transmission du courrier.

Mais ce système était limité dans ses applications: ces boîtes ne furent placées que sur quelques lignes pour une dernière levée de soirée. Elles exigeaient qu'une personne soit affectée à leur pose au départ et une autre à l'arrivée du tram à son terminus s'il est proche d'un bureau postal.

Il n'y eut pas une utilisation continue de ce service; il répondait à des initiatives postales locales pour répondre à des demandes spécifiques.

Personnellement, j'ai pu utiliser durant quelques années une de ces boîtes sur la ligne 90 dans le sens Charleroi-Mons vers 19h30. Quelques minutes plus tôt, une boîte circulait dans l'autre sens entre Mons et Charleroi.

Le courrier était relevé à Mons-Station, et recevait l'oblitération de ce bureau. Aucune marque particulière ne permet en général de discerner le courrier ayant transité par ces boîtes ambulantes. On peut y trouver éventuellement une griffe locale encadrée si ce courrier a été déposé dans une boîte de gare où une levée postale tardive est possible (LEVAL ?).



1905. Le tram à vapeur à l'avenue Wanderpepen.



MANUFACTURE DE CHAUSSURES  
HENDRIKS GOFFAUX

MANUFACTURE DE CHAUSSURES  
D'OMMES ET D'ENFANTS A LA MAIN

# Frans Hendriks Goffaux

UNIQUE MAISON

## GOFFAUX LE GRAND

AVENUE WANDERPEPEN 80-82  
CHAUSSEE DE CHARLEROI

ARTICLES DE LUXE POUR HOMMES ET DAMES  
PANTOUFLES D'ETE ET D'HIVER  
BOTTINES DE TRAVAIL ET DE CHASSE  
PANTOUFLES ABRIDES POUR HOMMES  
PETITES CHAUSSURES  
BOTTINES ENFANTS ET FILLETES  
CALOCHES EN CADOUTCHOU ET LISIERES  
ARTICLES DE RECLAMES

LE 16 Juin 1914

Monsieur Nicolas Charles  
Gilly Doit

6685

24 TELEPHONE 27

CONDITIONS DE VENTE: Les marchandises voyagent aux risques et périls du client. — Assurance réclamation se fera quinze jours après la date de la facture. — Les expéditions en douanes de 100 fr et font non franco. — Les mesures valent 1 franc en plus que le chausseur ordinaire.

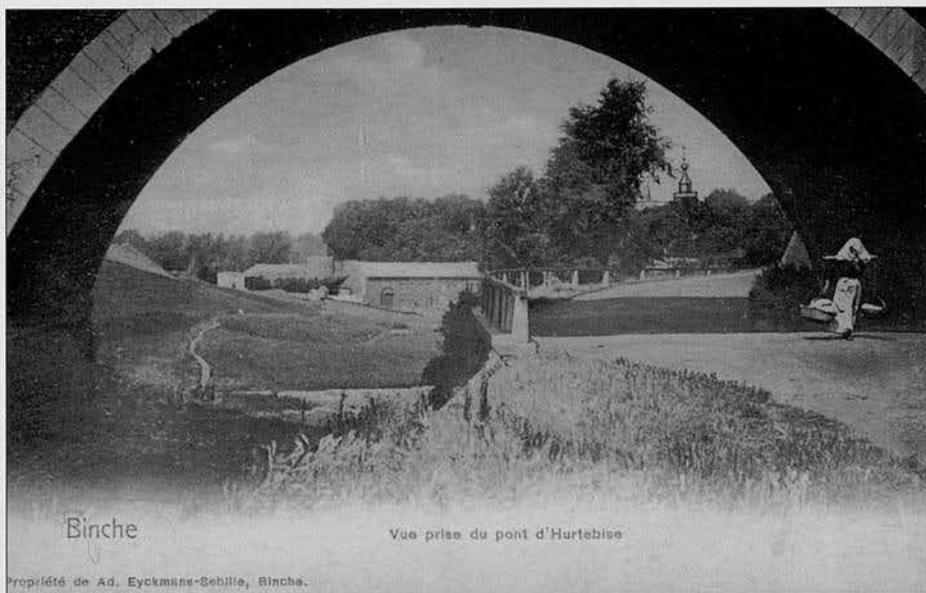
17 paires

2	noir gris seule croché lac noir gal. noir b. bern. f. h	15.50	v	25 00
6	gal. bottines grands hommes	11.75	v	70 50
6	noir noir bottines b. bern. f. h gal. bottines	11.50	v	69 00
3	noir noir lac. b. bern. f. h gal. bott. ang. 34/39	10.00	v	30 00
17 paires				194 50
		2%	v	3 90
				190 60

Payable à fin août 1914

*Kindler*

Sur cette facture payable fin août 1914, le tram vicinal stationne devant les Etablissements Hendriks-Goffaux.



### Le pont d'Hurtebise.

Il permettait au tram à vapeur reliant Binche à Bersillies-l'Abbaye de croiser le chemin de fer reliant Binche à Bonne-Espérance.

La construction de cette ligne vicinale ne débute qu'en 1908, et comme aucune voie n'est visible sur cette vue, c'est que celle-ci est antérieure de quelques années. C'est une des grosses difficultés de cette ligne car la montée du raidillon vers les Gloriettes exigera souvent la descente des voyageurs qui devaient reprendre place dans le convoi quelques centaines de mètres plus loin.

Présentement, le ruisseau a été couvert, et la survie du pont exigée par les riverains pourra durer si l'on peut éviter la vétusté de l'ouvrage.

L'historique de cette ligne vicinale a fait l'objet d'une publication éditée par le cercle d'histoire "PIERRE WINS" de Merbes-le-Château.

BIBLIOTHÈQUE



MARIEMONT

## COMITÉ DE LA SOCIÉTÉ D'ARCHÉOLOGIE ET DES AMIS DU MUSÉE DE BINCHE

**Président d'honneur :**

M. Samuel GLOTZ, avenue Wanderpepen, 88, 7130 Binche

**Président :**

M. Paul DEMARET, avenue Wanderpepen, 94, 7130 Binche

**Vice-présidents :**

M. Louis MENESTRET, rue Marie de Hongrie, 2, 7130 Binche

M. Michel REVELARD, rue Saint-Fiacre, 12, 7130 Binche

**Secrétaire (adresse du courrier) :**

Mlle Annette RASSEAUX, rue Georges Haumont, 18, 7131 Waudrez

**Trésoriers :**

M. Léon DURIAU, rue de la Victoire, 14, 7130 Binche

M. Jacques THOMAS, rue de Merbes, 39, 7130 Binche

**Membres :**

M. Emile CLERBOIS, rue Clerfayt, 22, 7131 Waudrez

M. Guy DURIEUX, rue Marguerite d'York, 17, 7130 Binche

M. Alain GRAUX, faubourg de Mons, 21, 1400 Nivelles

M. Serge GRAVET, rue des Pastures, 101, 7130 Binche

M. Etienne PIRET, Grand-Place, 9, 7130 Binche

M. Jean STONE, Grand-Place, 13, 7130 Binche

M. Marcel SWEERTVAEGHER, clos Basse-Yutz, 21, 7133 Buvrines

---

Montant de la cotisation annuelle : 12,4 € donnant droit à :

- l'entrée gratuite aux conférences et à la participation aux excursions et visites guidées organisées par la SAAMB;
- la gratuité, en sus du bulletin mensuel, des "Cahiers Binchois", revue éditée par la SAAMB.

---

Versez votre cotisation UNIQUEMENT au compte n° 001-12 28 685-62  
de la S.A.A.M.B., c/o Jacques THOMAS, rue de Merbes, 39, 7130 Binche

Publié avec le concours du  
Ministère de la Communauté Française,  
de la Province de Hainaut  
et de la Ville de Binche

