

Les Paquebots de l'Etat belge

mis en service sur la ligne

OSTENDE - DOUVRES

Les cartes illustrées officielles des Paquebots Belges
émises de 1899 à 1924 et leurs oblitérations

par François VAN HEESVELDE

Il pourrait paraître étrange de voir à la tribune du Congrès de la Mer un philatéliste, marcophile (1), et entieriste (2), mais je me permettrai de vous faire remarquer que dans les sciences, tout comme dans le sujet qui nous occupe, les fureteurs de l'une branche sont indispensables aux spécialistes de l'autre. D'autre part il est universellement reconnu que c'est du choc des connaissances que naît la lumière. J'espère que mes humbles connaissances philatéliques et mes recherches en prévision du Congrès de la Mer, seront de quelque utilité pour le sujet que j'ai l'honneur de traiter ici. Ce serait ma joie et ma plus pure récompense.

Depuis 1846 jusqu'à nos jours, 40 paquebots se sont succédé pour établir la communication entre Ostende et Douvres. Mais en ce jour de célébration du Centenaire de ce service, vous me permettrez de jeter un coup d'œil sur la période précédente.

Sous la dynastie des Tours et Tassis, il est plus que probable qu'un service entre l'Angleterre et le Continent fut entretenu à intervalles réguliers. Je cite au hasard qu'en 1445, année au cours de laquelle Philippe-le-Bon autorisa la Ville d'Ostende à creuser l'agrandissement de son port, les rapports entre l'Angleterre et le Continent prirent plus d'ampleur.

(1) *Marcophile* : qui s'occupe de l'étude des marques et oblitérations postales.

(2) *Entieriste* : qui s'occupe de l'étude des entiers-postaux. Un entier-postal est un document officiel, carte ou enveloppe, sur lequel le timbre est imprimé.

Après la mort de Léonard II de Tassis, le 23 mai 1628, la veuve du sixième grand'maître des postes de notre pays, dirigea les Postes pendant la minorité de son fils. En 1633, elle conclut un arrangement avec les Grands Maîtres des Postes d'Angleterre pour l'envoi d'un courrier hebdomadaire entre Anvers-Bruxelles, d'une part, et Londres de l'autre. Ce trajet, qui prenait au début de 4 à 5 jours, fut réduit par après à 3 jours.

En 1648, le traité de Munster ferma l'Escaut et les bateaux anglais établirent le trafic postal entre Ostende, en hiver et Nieuport, en été.

Ce service ne fut pas effectué exclusivement sous pavillon anglais, les Tours & Tassis affrétaient leurs propres malles affectées simultanément au service des postes et des voyageurs. Pendant plusieurs lustres qui suivirent, les voyageurs. Pendant plusieurs lustres qui suivirent, les chroniques et relations parlent incidemment des Packet-boats d'Ostende-Douvres.

Le 29 janvier 1707, le corsaire français *Le Mel* s'empare de l'un de ces bâtiments. Le 12 juillet 1757, au soir, le corsaire français *Thurot* s'empare « d'un paquebot qui transportait des passagers de Douvres à Ostende ».

Le service semble avoir été interrompu sous l'Empire. Une convention, conclue le 6 octobre 1818, entre les Pays-Bas et l'Angleterre, stipula qu'il y aurait deux communications par semaine tant de Harwich à Hellevoetsluys (Hollande) que de Douvres à Ostende. Pendant la période hollandaise, trois navires à voiles assuraient le service entre Ostende et Douvres. Notons en 1819 la « *Princess Charlotte* » et le « *Lord Duncan* »; en 1825 la « *Katherine* » entraînait en service.

La révolution de 1830 n'apporta aucun changement dans cette organisation qui fut maintenue jusqu'à la conclusion de la convention du 17 octobre 1834 entre la Belgique et l'Angleterre, convention d'après laquelle, moyennant un subside annuel de 1.000 livres sterling à payer par l'Administration Belge, le Maître général des Postes

Britanniques prenait à sa charge le transport, par mer, du courrier, tant à l'aller qu'au retour.

A partir du 27 octobre 1834, le service fut doublé, soit quatre communications par semaine entre Ostende et Douvres pour la remise des lettres entre la Belgique et l'Angleterre. (Circulaire du 26 octobre 1834, adressée à MM. les Inspecteurs, Contrôleurs et Directeurs des Postes.)

En 1843 l'Amirauté anglaise mettait en service 3 navires, faisant le service simultanément entre Dover-Ostend et Dover-Calais : la « Princess Alice », « L'Onyx » et le « Violet ».

Le gouvernement belge, pénétré de l'intérêt qu'offrait pour le pays cette ligne directe avec la Grande-Bretagne, et de la nécessité de renoncer à l'intervention étrangère, s'attacha à organiser un service exclusivement national. Ce ne fut qu'après le vote de la loi du 9 juillet 1845 que furent décidés la construction de paquebots belges et l'établissement d'un service quotidien exploité par l'Etat Belge, qui devait former le complément indispensable de nos voies ferrées.

Le départ du premier paquebot belge eut lieu le 5 mars 1846. Baptisé « Chemin de Fer » il mesurait 51.40 mètres de long sur 6.40 m. de large avec un tirant d'eau de 2.96 m. A noter que ce bâtiment était pourvu d'une machine développant 850 chevaux, ce qui lui donnait une vitesse de 14 nœuds; le constructeur de ce navire, la firme Ditchburn & Mare de Blackwall, réussit à faire établir un record de traversée de 5 heures.

Le steamer « Chemin de Fer » partait tous les mardis et vendredis d'Ostende et revenait de Douvres les dimanches et jeudis, selon la marée. Les voyageurs devaient coucher la veille à Ostende ou à Douvres, attendu que les départs du matin étaient arrangés de manière à éviter tout débarquement en canots à Douvres et à Ostende.

Tous les autres jours, à l'exception du samedi, pour Ostende, et du lundi, pour Douvres, le service entre les deux ports se faisait par les bateaux du Gouvernement an-

glais, la « Princess Charlotte », « L'Onyx » et le « Violet ».

Le motif pour lequel on donna à ce premier paquebot belge le nom de « Chemin de Fer », est que la Belgique, à laquelle revient l'honneur d'avoir réalisé, la première sur le continent, un réseau complet de voies ferrées, considérait que ce service de passages maritimes complétait son réseau de voies ferrées suivant un plan déterminé; c'est donc 11 ans après l'inauguration du premier chemin de fer belge de Bruxelles à Malines (5 mai 1835) que s'opérait la première liaison belge entre le réseau continental et l'Angleterre.

L'exécution de ce vaste plan eut lieu à une allure formidable, à voir la reproduction photographique du dessin de la « Marche des Convois » des chemins de fer en Belgique au 1^{er} avril 1845, dix ans après l'inauguration de la première ligne, carte qui figure dans la collection que j'ai l'honneur d'exposer à l'exposition aux « Galeries Royales » à Ostende.

Le second paquebot mis en service en 1846 fut la « Ville d'Ostende » avec 52 m. de long, 6.40 m. de large et 2.13 m. de tirant d'eau; il déplaçait 352 m³ et pouvait atteindre 13 nœuds. C'est le premier paquebot belge construit par notre grande firme nationale John Cockerill à Hoboken.

En 1847, un sister-ship fut mis en service sous le vocable de « Ville de Bruges ». Ce dernier fut revendu à l'Allemagne vers 1875, qui à son tour le recéda à une firme russe, qui le démolit en 1914.

Pendant la première année de service, la malle « Chemin de Fer » transporta 4.548 voyageurs. A partir du 23 août 1847, le service devint journalier dans les deux sens, par la mise en service des malles « Ville d'Ostende » et « Ville de Bruges ». En 1847 ces trois steamers transportent 7.980 passagers. Le « Moniteur » publiait les heures de départ des paquebots à vapeur entre Ostende et Douvres.

Vers 1853, tous les paquebots furent rebaptisés : le « Chemin de Fer » devint le « Diamant », la « Ville d'Os-

tende » devint le « Rubis », la « Ville de Bruges » se mue en « Topaze ».

Le service avec ces trois paquebots fut maintenu pendant une dizaine d'années, au cours desquelles l'Amirauté anglaise confia à une société privée la partie du service qui lui incombait. Mais à partir de 1858 cette société éprouva d'assez graves difficultés dans l'exécution de son contrat qui venait à échéance en 1863, et ce fut en cette année que le Gouvernement belge prit tout le service à sa charge.

En novembre 1858, l'Etat renforça sa flotille par « L'Emeraude ». Ce paquebot fut construit par la firme « Thames Ironworks » et avait 51.50 m. de longueur et 5.90 m. de largeur, un tirant d'eau de 2.16 m. et un déplacement de 352 m³; ses machines de 700 chevaux-vapeur lui permettaient de faire aisément la traversée en 5 heures. Plus tard ce navire fut désaffecté de cette ligne et devint un bateau de surveillance sur l'Escaut.

En 1862, un cinquième paquebot fut mis en service : la « Belgique » long de 55.50 m. et 6.50 m. de large, avec un tirant d'eau de 2.90 m.; il déplaçait 400 m³. Ses 1130 chevaux lui procuraient une vitesse de 15 nœuds, ce qui mettait le temps de traversée à 5 heures. Peu après son entrée en service, il fut jugé inadéquat pour cette route. Ce bateau fut construit par la firme John Cockerill à Hoboken et démoli en 1923.

En 1863, l'Etat belge loua de la London Chatham & Dover Railway Cy, le paquebot « Scud » qui, avec un tonnage de 464 m³, faisait la même vitesse que le précédent.

En 1864, le 7^{me} paquebot, la « Princesse Clémentine » fut mis en service; l'Etat belge le loua de la South Eastern Railway Cy; la même année, l'Etat belge acheta de la London Chatham & Dover Cy le 8^{me} paquebot « John Penn » qui fut rebaptisé « La Perle » pour faire suite à la série des pierres précieuses. « La Perle » mesurait 57.60 m. de long sur 6.20 m. de large, déplaçait 390 m³

pour un tirant d'eau de 2.18 m.; 1050 chevaux-vapeur lui faisaient faire 14 nœuds, et la traversée lui prenait 5 heures. Ce bateau avait été construit en 1859 à la Thames Ironworks et faisait précédemment le service Douvres-Calais. L'Etat belge le revendit en 1872 à l'Etat français.

Le 9^{me} paquebot fut le « Queen of the French » acheté de la South Eastern Railway Cy en 1864; il fut rebaptisé « Saphir ». Avec cette malle finit la série des « Pierres Précieuses ». Il avait été construit par Ditchburn & Mare de Blackwall, et faisait précédemment le service Folkestone-Boulogne.

Le 10^{me} navire mis en service en 1867 fut la « Louise-Marie », en souvenir de notre première Reine, Princesse d'Orléans, née le 3 avril 1812 et décédée le 11 octobre 1850; elle était la sœur de François-Ferdinand d'Orléans, Prince de Joinville, qui ramena, en 1840, le corps de l'Empereur Napoléon I^{er} de Ste-Hélène à Paris, à bord de la frégate « La Belle Poule ». La « Louise-Marie » fit la traversée en 4 h. 20 gagnant ainsi 40 minutes sur l'horaire des paquebots précédents. Il avait été construit chez John Cockerill à Hoboken, son tirant d'eau de 2.13 m., inférieur à celui de ses prédécesseurs, facilita grandement la manœuvre. Il mesurait 65.27 m. de long sur 7.31 m. de largeur, et déplaçait 520 m³.

Les paquebots 11 à 16 sont identiques au précédent et furent tous construits chez Cockerill. Le N° 11 fut baptisé « Léopold I » en souvenir de notre illustre premier Souverain. Le « Léopold I » fut mis hors service en 1900.

Le 12^{me} paquebot, mis en service en 1869, fut baptisé « Marie-Henriette » en souvenir de notre Reine, née le 13 août 1836 et décédée le 19 septembre 1902. Ce 12^{me} paquebot fut mis hors service en 1893.

La malle suivante fut mise en service en 1870 et baptisée « Comte de Flandre », en l'honneur de S.A.R. Philippe, comte de Flandre, duc de Saxe-Cobourg et Gotha, né le 24 mars 1837 et décédé le 17 novembre 1905. Ce paquebot fut mis hors service en 1893.

La même année fut lancée la malle « Comtesse de Flandre ». Cette magnifique unité sombra dans la catastrophe du 14 avril 1899, à la suite d'une collision avec le paquebot « Princesse Henriette » devant Dunkerque.

Les deux dernières unités de cette série de malles portèrent les noms de « Prince Baudouin » et « Parlement Belge »; elles furent lancées respectivement en 1872 et 1873 et furent mises hors service après 25 ans de navigation.

En 1885 fut lancé le « Prince Albert »; ce nouveau type de paquebot, avec une longueur de 85.58 m. et 8.84 m. de largeur, avait un tirant d'eau de 2.67 m. et déplaçait 1100 m³. Ses puissantes machines compound développant 4.300 chevaux lui donnaient une vitesse de 19 nœuds et ramenaient le temps de la traversée de 4 h. 20 à 3 h. 40. Il fut vendu en 1908 en Turquie.

En 1886 et 1888, deux nouvelles unités du même type que le précédent furent lancées : la « Ville de Douvres » et la « Flandre »; la première fut revendue en 1910, tandis que la dernière sombra pendant la guerre 1914-1918 alors qu'elle entraînait dans le port d'Ostende.

Vinrent ensuite deux navires que l'Etat avait loués, l'un de la firme Blohm & Voss de Hambourg, la « Freia »; l'autre de la firme James Little & C^o de Barrow-in-Furness : la « Manx Queen ».

Le 22^{me} bateau, la « Princesse Henriette », fut lancé en 1888; il filait 21 nœuds grâce à ses machines qui développaient 6.300 chevaux. Construit chez Denny Brothers à Dumbarton, il rabaissa le temps de la traversée à 3 h. 20 minutes. Il sombra en 1918 pendant la guerre. La cinquième malle, mise en service en 1888, d'un type identique au précédent, fut baptisée « Princesse Joséphine »; elle fut mise hors service en 1922.

Cinq ans plus tard, soit en 1893, apparut le « Léopold II ». Le rôle que notre illustre souverain joua dans le développement du service Ostende-Douvres est immense. Le paquebot « Léopold II » fut construit par W. Denny &

Brothers; il avait une longueur de 108 mètres et 11.59 m. de largeur, son tirant d'eau était de 2.82 m. et il déplaçait 1790 m³. Ses 8.000 chevaux lui octroyaient une vitesse de 21.93 nœuds, ce qui lui permit de réduire à nouveau le temps de la traversée de 10 minutes, ramenant cette dernière à 3 h. 10 m. Cette unité fut cédée en 1920 au Ministère de la Marine Britannique après 28 années de service.

La même année, soit en 1893, Cockerill construisit la « Marie-Henriette » du même nom que la 12^{me} malle; c'était une reproduction du « Léopold II ». Ce bâtiment sombra au début des hostilités en 1914.

En 1894 fut lancé le « Rapide », surnommé le « Nord-Express ». Construit chez Cockerill, sa longueur atteignait 95.64 m., sa largeur 11.59 m., son tirant d'eau 2.64 m. pour un déplacement de 1450 m³. Ses machines de 7.000 chevaux lui permettaient de faire la traversée en 3 h. 10 minutes.

Enfin la « Princesse Clémentine » fut lancée en 1897, clôturant la série des malles mues par roues à aubes. Ce type de paquebots était d'une très grande stabilité sur l'eau et l'exploitation en était économique, car on gardait ces navires fort longtemps en service. La « Princesse Clémentine » fut mise hors service en 1928.

C'est à partir de 1899 que commence la partie philatélique des paquebots belges. Un arrêté ministériel du 7 juillet de cette année décida la création de cartes officielles illustrées des paquebots belges. Dans un but de propagande et de réclame, l'Etat fit imprimer cent mille cartes postales représentant au verso le type des paquebots alors en service. Les entieristes furent ainsi dotés d'une magnifique série de 36 cartes avec vues polychromes des paquebots.

Au recto de cette première série figure le timbre avec bandelette dominicale : timbre vert de 5 centimes du type « armoiries », ou le 10 centimes brun-rouge à l'effigie de Léopold II du type « fine barbe », N° 57 du catalogue « Yvert & Tellier ».

Le carton en est blanc et, au verso, une aquarelle, signée L. J. CLAYS représente un paquebot de la ligne, voguant à toute vapeur en pleine mer.

Il y eut deux types de vignettes : dans l'un des dessins, le navire est brun, et à l'avant se remarque un petit voilier, à l'arrière-plan figure un phare; c'est la représentation du départ. L'autre dessin montre un navire noir et dans le fond on aperçoit un petit vapeur longeant la côte; c'est le retour.

Ces deux vignettes se représentent sur les cartes à 5 et 10 centimes; elles ont été tirées pour chacun des 9 paquebots en service à cette époque : il existe donc 9 « Aller » et 9 « Retour » avec timbre de 5 centimes et autant avec timbre de 10 centimes, soit en tout une série de 36 cartes. En tablant sur le tirage officiel de 100.000 cartes, il existe exactement 2.777 séries de 9 cartes de chaque type, c'est vous dire que les séries complètes sont assez rares.

Chaque carte porte comme légende au verso : « Paquebots de l'Etat belge, ligne Ostende-Douvres. — A bord du paquebot... » (suit le nom de chacun des navires suivants : « Prince Albert » — « Ville de Douvres » — « La Flandre » — « Princesse Henriette » — « Princesse Joséphine » — « Léopold II » — « Marie Henriette » — « Rapide » et « Princesse Clémentine ».

Ces cartes furent au début vendues exclusivement à bord des navires, mais à partir de 1905 on put se les procurer aux bureaux de poste à Ostende, et elles eurent cours dans tout le pays.

Les oblitérations apposées à bord des bateaux sont très rares. Le premier type de cachet-paquebot est à simple cercle de 23 m/m. ayant comme inscription : en haut « Paquebots Belges » et en bas : « Ostende-Douvres ». Sur 4 lignes intermédiaires sont renseignés le jour, le mois, l'heure et le millésime. Ce type de cachet unique s'employait sur tous les paquebots cités plus haut jusqu'en 1911.

En 1904 fut émis un nouveau type de cartes dont la

vignette est imprimée en noir et l'inscription en rouge. La carte N° 3 est munie du timbre de 5 centimes vert-jaune sur fond blanc, et le N° 4 présente le 10 centimes carmin sur fond blanc (type 1893, N° 58 du catalogue « Yvert & Tellier ») avec astérisque à gauche de la bandelette du timbre.

Il existe 9 cartes pour chaque valeur, avec le nom du paquebot imprimé en rouge. La vignette est noire, genre phototypie, elle représente un navire vu de profil et occupe toute la largeur de la carte. C'est une reproduction plus exacte des bateaux. Au recto on a ajouté, à droite, la mention : Nom et adresse de l'expéditeur (français et flamand) et ce texte comporte 5 lignes.

Si vous voulez bien, nous allons passer en revue les nouveaux bateaux mis en service. En 1905 apparut le 28^{me} paquebot qui fut nommé « Princesse Elisabeth », en hommage à S.A.R. Duchesse en Bavière, née au château de Possenhofen, le 25 juillet 1876, qui devint la troisième Reine des Belges, et est notre Reine-Mère actuelle.

Ce paquebot, d'une conception toute nouvelle, sortant de chez Cockerill, est un navire à 3 hélices actionnées par turbines directes « Parsons ». Il avait 108.81 m. de longueur et 12.19 de largeur, un tirant d'eau de 2.90 m. et déplaçait 2.053 m³. Ses 13.000 chevaux le faisaient filer 24 nœuds. C'était une révélation à cette époque, car il faisait la traversée en 2 h. 50 m., battant ainsi de 20 minutes le temps du dernier bateau mû par roues à aubes (la « Princesse Clémentine »). Ce premier turbinier mis en service a détenu le record du monde, qui lui fut ravi ensuite par un channel boat anglais le « Ben My Chree », qui atteignit 25 nœuds.

En 1906 il fut émis une série de cartes d'un nouveau type, représentant le paquebot à turbines « Princesse Elisabeth »; c'est la carte N° 5 avec le timbre vert-jaune sur chamois, le N° 6 au 10 cent. rouge sur carton bleu-clair (type « grosse-barbe ») émis à l'occasion du 75^{me} anniversaire de l'indépendance de notre pays. Il existe trois

types de cartes pour chaque valeur : le premier type montre un paquebot pointant vers la droite; le second type reproduit un paquebot faisant course vers la gauche, enfin le dernier reproduit un paquebot et une barque de pêche. Toutes ces cartes sont assez rares.

En 1907 on vit apparaître quatre nouvelles vues émises en teinte bleu-ardoise. C'est la carte N° 7 avec au recto le timbre de 5 cent. vert-jaune. Sur cette émission l'astérisque à gauche de la bandelette du timbre a été remplacée par le chiffre 2 entre parenthèses.

Les vues représentent respectivement les paquebots « Prince Albert », « Ville de Douvres », « La Flandre » ou « Princesse Henriette ». Toutes ces cartes sont rares.

En 1909 on modifia radicalement l'impression des cartes : les vues sont toujours dans le même genre que les précédentes, et portent maintenant comme signature « Cliché Jacobs ». Mais les inscriptions sont rédigées en 4 langues : français — flamand — anglais et allemand. Le carton est d'un blanc rugueux, et l'astérisque de renvoi fait sa réapparition, mais sans parenthèses à côté du timbre de 5 cent. vert-jaune, au recto. C'est la série N° 8, de 7 cartes représentant les navires : « Princesse Henriette », « Princesse Joséphine », « Léopold II », « Marie-Henriette », « Rapide », « Princesse Clémentine » et « Princesse Elisabeth ». Cette même série existe sur carton bleuté glacé.

En 1910 paraît une nouvelle série de trois cartes imprimées avec vues en noir et texte en 4 langues du côté de la vue. C'est la carte N° 9 avec timbre de 10 cent. rouge sur carton blanc, représentant 1° la « Princesse Henriette »; 2° la « Princesse Joséphine »; 3° la « Princesse Elisabeth ».

En cette même année naquit le 29^{me} paquebot de la ligne; le « Jan Breydel », de 110 mètres de long sur 12.19 de large avec un tirant d'eau de 2.98 m. et un déplacement de 2.200 m³; il filait 24.282 nœuds grâce aux 13.500 chevaux de ses turbines directes « Parsons ». Tout comme son aîné, il était mû par trois hélices et sortait des

chantiers de la firme John Cockerill à Hoboken. En 1931 ce paquebot fut vendu à la firme Victor de H. Slama-Tunis.

Le sister-ship « Pieter de Coninck » fut lancé vers la même époque, et fut vendu à la société Navanu le 6 juillet 1931.

La mise en service de ces deux splendides turbiniers fut commémorée par l'émission de 4 nouvelles cartes postales; ce sont : les N^{os} 10 et 11, le 5 cent. vert-jaune, représentant le « Jan Breydel » en noir sur carton blanc, voguant devant la côte anglaise, qui se profile à l'arrière-plan. Le 10 cent. rouge, avec le même sujet. Les N^{os} 12 et 13 : le 5 cent. vert-jaune, avec vue du « Pieter de Coninck » en pleine mer. Le 10 cent. rouge avec le même sujet.

Il a été apporté un changement au recto de la carte qui a été divisé en deux parties par une ligne verticale, l'une pour la correspondance, à gauche, l'autre pour l'adresse, à droite. Le N^o 11 A., 10 cent. rouge, type « Jan Breydel » existe sur carton jaunâtre.

En 1911 on employa un autre type de cachet (type II). Il est à simple cercle de 27 1/4 m/m., à texte bilingue, et mentionne dans le haut : Paquebots-Paketbooten; dans la partie inférieure, on lit : Oostende-Dover. Quatre lignes intercalaires mentionnent l'heure, le jour et le mois, en chiffres romains, ainsi que le millésime.

Le 31^{me} paquebot « Stad Antwerpen » et le 32^{me} « Ville de Liège » furent mis en service en 1913. Ce sont deux sister-ships de 95.40 m. de long sur 10.98 m. de large avec un tirant d'eau de 3 m. et déplaçant 1.670 m³. Les turbines « Parsons » de 12.000 chevaux actionnent trois hélices qui permettent de développer une vitesse de 24 nœuds. Ils firent la traversée en 2 h. 50 m. Le « Stad Antwerpen » fut vendu le 16 novembre 1934 aux Etablissements Van Heyghen frères à Gand, tandis que la « Ville de Liège » est utilisée depuis 1936 comme carferry sur la ligne Londres-Istanbul.

Durant les hostilités de 1914-18, les malles de l'Etat

transportèrent, au cours de 3.600 traversées, plus de 500.000 blessés, et plus d'un million et demi de soldats. Nous eûmes à déplorer la perte de trois magnifiques paquebots pendant cette guerre mondiale : la « Flandre », la « Princesse Henriette » et la « Marie-Henriette » furent coulées au cours de ces années tragiques.

Après la cessation des hostilités, il fallut attendre jusqu'en 1921 et 1922 pour voir paraître deux nouvelles cartes, qui vinrent augmenter cette intéressante collection : les N^{os} 14 et 15 présentant une vue polychrome du type « Voyageurs » Ostende-Douvres, œuvre de l'artiste anversois Julien 't Felt; le N^o 14 porte le timbre de 15 cent. violet à l'effigie du Roi Albert I (type émission 1915) et le N^o 15 présente le timbre rouge de 30 cent. de la même carte.

Les N^{os} 16 et 17 sont des cartes polychromes représentant deux paquebots Ostende-Douvres, œuvre d'un artiste inconnu, et munies des mêmes timbres que les N^{os} 14 et 15.

A cause du changement apporté aux tarifs postaux en 1923-24, on surchargea ces cartes d'une impression en oblique. On connaît : La surcharge rouge 5 cent. s/15 cent. violet de la carte 14 A. (type « Voyageurs »). Cette carte est rarissime et n'est connue qu'à quelques exemplaires.

La surcharge rouge 10 cent. s/15 cent. violet. N^o 14 B. (type voyageurs).

La surcharge noire 5 cent. s/30 cent. rouge. N^o 15 A. (type voyageurs).

La surcharge rouge 5 cent. s/15 cent. violet. N^o 16 A. (type paquebots).

La surcharge rouge 10 cent. s/15 cent. violet. N^o 16 B. (type paquebots).

La surcharge noire 5 cent. s/30 cent. rouge. N^o 17 A. (type paquebots).

La surcharge noire 10 cent. s/30 cent. rouge. N^o 17 B. (type paquebots).

Avec les surcharges en oblique sur les cartes paquebots,

type émission 1915, se termina l'émission de cartes illustrées officielles des paquebots belges.

Je crois être l'interprète de tous les collectionneurs d'entiers postaux en exprimant le vœu de voir les autorités compétentes reprendre bientôt l'émission de cartes illustrées officielles. Ces cartes constitueraient un moyen très économique de propagande pour notre belle ligne Ostende-Douvres, et elles viendraient enrichir nos collections de belles vignettes artistiques et documentaires.

Pour ce qui est des oblitérations-paquebots sur l'émission au type 1915, nous connaissons 3 types différents de cachets :

1° Type III à simple cercle de 27 1/4 m/m. avec texte bilingue portant en haut : Oostende-Dover. Paketbooten, et dans le bas : Ostende-Douvres—Paquebots. Trois lignes intercalaires mentionnent le jour, le mois et le millésime.

2° Type IV identique au précédent, avec cette différence que les lignes intercalaires mentionnent le jour, le mois et l'heure, sans millésime.

3° Type V identique aux deux précédents, mais le texte central a été changé. Cette fois il mentionne : l'heure, le jour et le mois, sans millésime.

La collection philatélique et documentaire exposée aux « Galeries Royales », renferme certaines pièces rarissimes relatives au service postal maritime. En tout premier lieu, je me permets d'attirer votre attention sur trois « précurseurs ». La première de ces lettres porte la mention écrite à la plume : « Ship Letter to Antwerpen », elle porte un cachet ovale à l'encre grasse rouge, portant au contour : Paid Ship Letter; le centre est occupé sur deux lignes par les inscriptions : 29.OC.29. 1842, surmontées d'une couronne. Le 29 (répété deux fois) est le jour et OC. signifie : Octobre. La partie supérieure droite de cette lettre porte, en outre, un cachet de perception de Londres en forme de croix de Malte, apposé à l'encre rouge. Au verso de cette lettre ont été apposés deux cachets, dont l'un en ovale, c'est le cachet de passage : « Angleterre par Anvers ».

L'autre est le cachet d'arrivée : Anvers le 31 octobre 1842. Ces deux cachets sont également à l'encre rouge.

La seconde lettre porte la mention apposée à la plume : « Per Antwerpen Ship Letter » et le cachet ovale de passage « Angleterre par Anvers » en rouge. Au verso le cachet rond de 27 m/m. portant à la partie supérieure « Paid Ship Letter » 16 décembre 1848 occupe le centre, et « London », le bas de cette estampille. Un second cachet est celui de l'arrivée à Anvers, le troisième cachet en forme de croix de Malte (impression noire) est le cachet de perception.

La troisième de ces pièces pré-philatéliques a fait le voyage de Douvres à Anvers. Au recto se trouve le cachet bleu de perception « Dover » 12 février 1851, au verso, le cachet de passage à double cercle en rouge : « Angleterre par Ostende » ainsi que le cachet d'arrivée à Anvers. Cette lettre a été probablement transportée par la « Ville de Bruges » qui était en service à cette époque.

En dehors des pièces préphilatéliques, dont la description serait trop aride, cette collection contient toutes les cartes officielles émises, avec les variétés et nuances des timbres ainsi que les oblitérations-paquebots. Elle contient en outre les différentes cartes-vues illustrées au type Roi Albert « Casquette », deux enveloppes officielles du service de la ligne, des entiers postaux oblitérés avec cachets-réclame-paquebots. Ces pièces sont complétées par une documentation, des reproductions photographiques d'aquarelles des paquebots, dont quatre font partie de la collection de M. Joseph Romyn, d'Anvers, à l'amabilité duquel je suis redevable de plusieurs pièces intéressantes, parmi lesquelles : le portrait de feu son père, le Commandant Charles Romyn, qui fut au service de la ligne successivement comme officier, commandant et inspecteur du pilotage de 1873 à 1917.

Après cette incursion dans le domaine de la philatélie, nous allons, si vous voulez bien, retourner aux malles qui apparurent successivement : En 1923 on lança la « Prin-

cesse-Marie-José », baptisée en l'honneur de S. A. R. la Princesse Marie-José de Belgique, fille du Roi Chevalier Albert I, et sœur de notre Roi actuel S. M. Léopold III.

C'est le premier paquebot à 2 hélices avec turbines à engrenages, qui desservit la ligne Ostende-Douvres. Construit chez Cockerill, il mesure 110.10 m. de long et 12.95 de large, il a un tirant d'eau de 3 m. 02 et déplace 2.053 m³. Ses machines développent 14.000 chevaux lui assurant une vitesse de 24.215 nœuds et lui permettant de faire la traversée en 2 h. 30 m., soit une avance de 20 min. sur le temps nécessaire à la « Ville de Liège ». Ce 33^{me} paquebot est en service pour la force navale à Ostende depuis 1945.

En 1930 on lança le 34^{me} navire qui fut baptisé « Prinses Astrid » en l'honneur de S.A.R. la Princesse Astrid de Suède, qui devint notre quatrième Reine.

Le navire qui porte son nom a 109.60 m. de long sur 14 m. de large, un tirant d'eau de 3.05 m. et déplace 2.533 m³. La puissance de ses machines est de 15.400 chevaux et il file 24 nœuds. Il effectue la traversée dans le même laps de temps que le navire précédent. Ce navire sera remis bientôt en service.

La même année furent lancées trois répliques du « Prinses Astrid », ce sont : le N° 35 « Prince Léopold » baptisé en l'honneur de S.A.R. le Prince Léopold de Belgique, notre Souverain actuel. Cette unité fut malheureusement coulée au cours de la dernière guerre mondiale.

Le N° 36, le « Prince Charles », baptisé en l'honneur de notre Régent. Ce paquebot sera remis bientôt en service. Le N° 37, baptisé en l'honneur de S.A.R. la « Princesse Joséphine Charlotte », est actuellement en service.

La société John Cockerill fit frapper à l'occasion du lancement de ces quatre superbes unités, une plaquette artistique due au burin de notre graveur anversois bien connu, Alphonse Mauquoy; cette plaquette, fort réussie, porte à l'avvers l'effigie de la Princesse Joséphine-Charlotte et une citation du Cid : « Je suis jeune, mais aux

âmes bien nées, la valeur n'attend pas le nombre des années ». Au revers, le millésime 1930, les quatre paquebots prenant la mer et une allégorie avec inscription dans le haut : Prinses Astrid — Prince Léopold — Prince Charles — Princesse Joséphine-Charlotte. Sur la partie inférieure on lit : Société John Cockerill « Courage to the Last ». Cette œuvre d'art mesure 70 + 70 m/m.

En 1934 l'Administration de la Marine, poursuivant sa politique d'incessantes améliorations, mit en ligne le superbe paquebot N° 38 le « Prince Baudouin », navire à 2 hélices avec moteurs Diesel. Sa silhouette particulièrement originale résulte de la prédominance des lignes horizontales et de l'écrasement de l'ensemble des masses sur la base. Cette malle mesure 108.82 m. de long sur 14.97 m. de large; elle est munie de machines Diesel développant 17.000 chevaux et file 25.25 nœuds. Construit également par Cockerill, ce bateau sera remis en service le mercredi 24 juillet prochain.

Le 31 mars 1936, S. M. le Roi Léopold III posait à Hoboken le premier rivet de la 39^{me} malle, et le vendredi 23 avril 1937, le Souverain procédait, dans le cadre enfiévré des chantiers navals de Hoboken, au lancement du « Prins Albert ». Moins de treize mois ont suffi au labeur de nos spécialistes pour terminer la construction et l'aménagement de cette imposante unité de 113.15 m. de long et 14.95 m. de large. Le tirant d'eau de cette malle est de 3.70 m. et ses moteurs Diesel développent 17.000 chevaux qui lui assurent la même vitesse que le « Prince Baudouin ». Le « Prins Albert » sera remis en service à bref délai.

Peu avant la seconde guerre mondiale, fut lancé le 40^{me} paquebot affecté à la ligne Ostende-Douvres, le « Prince Philippe ». Construit chez Cockerill, il mesurait 113 mètres de longueur et 14.97 m. de largeur, les autres caractéristiques sont celles du « Prince Baudouin » et du « Prince Albert ». Cette unité sombra pendant la tour-

mente mondiale, à la suite d'une collision dans la Mer d'Irlande.

Ceci termine la nomenclature des 40 paquebots construits entre 1846-1946, qui ont fait la gloire de notre ligne nationale Ostende-Douvres, et lui ont valu une renommée mondiale de confort, de vitesse et de régularité rarement atteints sur d'autres lignes de navigation.

L'importance du trafic a progressé sans cesse de 1846 à 1930, le nombre de passagers transportés monta graduellement de 4.548 à 432.000. La crise des années 1931 à 1934 amena un fléchissement du trafic, mais en 1935 et 1936 le nombre des passagers atteignit respectivement 433.000 et 633.000. Au cours de ces années nos paquebots transportèrent 4.700 et 10.500 automobiles.

Revenons un instant à la philatélie et signalons qu'en 1936 un nouveau cachet d'oblitération fit son apparition. Ce sixième type de cachet numéroté de 1 à 8 fut employé sur les divers bateaux. Il est à simple cercle de 27 1/2 m/m., bilingue, et porte en haut l'inscription Oostende-Dover, en bas : Ostende-Douvres. Le milieu du cachet est occupé par 4 lignes qui relatent le jour et le mois en chiffres romains ainsi que l'heure et le millésime. De part et d'autre de ce cachet se trouve le numéro du bateau.

Mentionnons ensuite les enveloppes officielles des paquebots à impression en bleu foncé; dans le coin supérieur gauche, les armoiries du Royaume, ainsi que l'inscription sur trois lignes des mentions suivantes : Paquebots de l'Etat belge Ostende-Douvres. Belgische Staatspaketsbooten. Ces enveloppes avec cachet de paquebot sont très rares.

Il existe, en outre, de magnifiques cartes officielles avec vues des paquebots, et bien que ces cartes ne soient pas, à proprement parler, des cartes-paquebots, il convient pourtant de les citer à titre documentaire. Ces cartes portent des timbres du type Roi Albert I à « casquette ». Citons en 1930, la carte de 35 cent. vert avec vue dans la partie

supérieure gauche avec texte : Oostende-Dover (vue d'estacade et bateaux). Une seconde carte Oostende-Dover (vue d'un paquebot) en 1931. La carte avec timbre de 40 cent. brun, 2^e série, et mention :

Oostende-Dover sur une vue du paquebot « Prinses Astrid ».

Oostende-Dover sur une vue du paquebot « Prince Léopold » (s'approchant).

Oostende-Dover sur une vue du même paquebot s'éloignant.

Ces mêmes vues existent munies du timbre de 1 fr. carmin-s/bleu de la première série. En 1933 paraît une carte-vue du « Prince Léopold » du « Prinses Astrid » et du « Prince Charles ». Cette carte porte le timbre de 50 cent. brun du type « Casquette ». La même année voit l'apparition du timbre 1 fr. rouge-carmin s/bleu 2^e série sur les mêmes vues.

Il existe des cartes de 1931 avec timbre de 40 cent. brun, représentant des vues de paquebots, surchargées à la machine des mots « Belgique-België ». Cette surcharge est en rouge.

En ce qui concerne les oblitérations type « Réclame » à la machine américaine, ces estampilles mentionnent dans un double cercle de 24+14 m/m. la localité (bilingue), le numéro du bureau de poste et sur 3 lignes : l'heure, le jour et le millésime. Du côté droit de ce double cercle, se lit, dans un rectangle de 47+21 m/m. l'inscription que voici : « Dover-Ostend » — « The Quickest route to the Continent » « 2 Services Daily ». Ce texte est réparti sur trois lignes.

Quant aux localités, citons, au hasard : Antwerpen-Anvers, Bruxelles-Brussel, Liège-Luik.

Mesdames et Messieurs, en terminant cet exposé, j'aime à souligner le caractère essentiellement national de la ligne de navigation Ostende-Douvres : des 40 navires mis en ligne, depuis sa création il y a un siècle, 4 furent loués de firmes étrangères, 6 acquis en Angleterre, mais c'est de

notre pays, de notre chère Belgique, que nous vinrent nos plus luxueux et nos plus rapides paquebots.

Notre grande firme nationale John Cockerill partage avec la toute compétente Administration belge de la Marine, la gloire de cette magnifique performance.

Pour terminer, je tiens à remercier bien sincèrement M. Albert de Burbure de Wesembeek, homme de lettres et membre de l'Académie de Marine, ainsi que M. Krier, directeur au département de la Marine, de l'aide précieuse qu'ils m'ont donnée en me procurant maints renseignements utiles.