

L'Irlande sur les rails de la thématique

La thématique « chemin de fer » compte de nombreux adeptes de par le monde et bien des pays recèlent des caractéristiques propres, souvent connues uniquement par les philatélistes locaux. Les « timbres de chemins de fer » en sont un exemple original que nous sommes allés chercher en Irlande et à toute vapeur.

L'origine des chemins de fer irlandais remonte à l'année 1834 avec l'ouverture d'une ligne reliant Dublin à la ville de Kingston (Dun Laoghaire). Elle est étroitement associée à l'industrialisation naissante de la région et la nécessité de transporter rapidement diverses marchandises, dont la pierre et le charbon. La technologie ne cesse ensuite de se perfectionner pour se déplacer toujours plus vite et surtout transporter des charges plus élevées. C'est du reste sur cette fameuse ligne Dublin-Kingston qu'apparaît une locomotive uniquement conçue pour ses besoins propres. La ligne débute avec six petites locomotives : trois fabriquées par Sharp Brothers portant les noms de *Brittania*, *Hibernia* et *Manchester*. Les autres sont réalisées par la société Forrester de Liverpool et appelées *Dublin*, *Kingstown* et *Vauxhall*. La première locomotive entièrement construite en Irlande voit le jour en 1841 et porte le nom de *Princess*. L'intérêt que repré-

sente ce nouveau mode de transport est certain et le développement du rail croît rapidement, transformant la physionomie des campagnes et des villes avec tout particulièrement la construction de gares au style très victorien.

Le nord de l'Irlande est desservi dans un premier temps par diverses petites compagnies comme la Ulster Railway ou la Irish North Western. Elles seront réunies dès 1876 pour former la Great Northern Railway Ireland (G.N.R.I.) qui contribuera à améliorer la qualité du service. Même phénomène au sud du pays avec la Great Southern Western Railway qui voit le jour en 1844 et relie Dublin à Cork. Elle aussi doit son expansion au rachat de petites compagnies de transport comme la Waterford Limerick.

Le transport par voie ferrée connaît son apogée dans les années 1920. Alors que les principales lignes reliant les villes de Dublin, Belfast, Derry et Cork reçoivent des dotations financières importantes, les désertes rurales sont faiblement

dotées. Le bus remplacera progressivement le train dans les régions les plus isolées. A la fin des années 1940, le réseau ferroviaire irlandais était pratiquement desservi par des locomotives à vapeur et jusqu'en 1957, les wagons d'une des lignes étaient toujours tractés par des chevaux !

L'âge d'or

L'Irlande qui est un petit pays s'est assez rapidement doté d'un réseau qui n'avait rien à envier à ceux de l'Angleterre et de la France du début du XX^e siècle. Il est intéressant de noter que le développement du train a été pourtant réalisé dans des conditions économiques et politiques des plus précaires. La création de la première ligne Dublin-Kingston intervient une vingtaine d'années après la fin des guerres napoléoniennes qui avaient affaibli le pays. L'Angleterre en effet s'était largement approvisionnée en produits irlandais durant le blocus, le pays connaissait alors une sous-alimentation chronique. En 1846-49 survient la Grande famine. Elle décime les couches les plus pauvres de la population et aboutit à l'émigration de 1,3 million de personnes. Cette épreuve dramatique renforce la conviction des leaders politiques irlandais de se séparer de l'Angleterre. La majorité d'entre eux juge alors qu'il faut réaliser l'autonomie ●●●

L'émission célébrant le 150^e anniversaire des chemins de fer irlandais



Cette émission est composée de quatre valeurs. Le 23 pence représente la locomotive *Princess*, première à être construite localement. Les noms des trains sont des plus variés à l'instar du 29 pence *Kestrel* (crécerelle) qui s'inscrit dans une longue lignée consacrée aux oiseaux de proie.

La thématique s'élargit par des voies étroites !



L'émission de 1995 comporte elle aussi quatre valeurs et est dédiée aux voies à espacement réduit. A leur apogée, les voies étroites comptaient 537 miles (de l'ordre de 864 km) sur un total de 3 000. Ce sont les zones rurales qui étaient particulièrement concernées et pour lesquelles l'écartement était de 914 mm à comparer à 1 600 pour les désertes urbaines. Les voies étroites étaient moins chères à construire et à maintenir, ce qui était l'idéal pour nombre de campagnes isolées et à faible population, générant un trafic et des recettes limitées. Ces lignes ont commencé à être mises hors service dans les années 1920 et remplacées par un service de bus, plus économique. En 1955, seulement cinq lignes demeuraient en activité, toutes situées en Irlande du Sud. Le timbre de 28 pence évoque l'une des plus célèbres, celle de West Clare. Ouverte en 1892, elle utilise plus tard des machines diesel pour le service des passagers. Le parcours emprunté offre de superbes paysages mais cette ligne n'est pas des plus sûres. En effet, elle suit le front de mer et les tempêtes fréquentes peuvent occasionner des retards voire la suspension du service. C'est à l'issue de la Première Guerre mondiale que ces lignes tendent à se marginaliser. Aujourd'hui, aucune des voies étroites encore en service n'est destinée au trafic passagers. Les philatélistes qui souhaitent revivre avec nostalgie ces temps anciens peuvent toutefois se rendre dans les Peatlands ou encore à Blennerville où de petits tronçons ont été reconstitués.

●●● (Home Rule) par voie constitutionnelle, tandis qu'une minorité ne l'envisage que par celle des armes. La politique irlandaise oscille en permanence entre ces deux voies et l'agitation se développe, puis s'installe définitivement. Il faut attendre la veille de la Grande Guerre pour que l'Angleterre se prépare à passer un acte donnant à l'Irlande un semblant d'autonomie. Les derniers mois avant la guerre, trois armées sont en Irlande : l'armée britannique d'occupation permanente, les Volontaires de l'Ulster qui résistent au Home Rule et les Volontaires irlandais qui ont juré de le faire appliquer. La guerre civile est évitée de justesse en 1914 et 200 000 Irlandais de toute sensibilité iront se battre aux côtés des Anglais.

Une partie de l'opinion refuse cependant de participer à l'effort de guerre et s'indigne du niveau des salaires et

Le tramway

Quatre valeurs dans le même type de présentation élégant que celui des trains sont dédiées aux tramways. On l'a parfois oublié, mais les premiers tramways étaient à traction animale.



des conditions de travail. A Pâques 1916, alors qu'ils savent qu'ils ne seront pas suivis par la majorité de la population, socialistes et républicains déclenchent une insurrection et s'emparent du centre de Dublin. Ils perdront bien entendu mais ils finissent par gagner la sympathie agissante de nombre de leurs compatriotes. Aux élections législatives de 1918, les républicains remportent 73 sièges sur les 105 à pourvoir. Les Unionistes protestants habitant principalement l'Est de l'Ulster n'en ont que 26. Toujours la même année, un mouvement républicain nationaliste, le

Sinn Fein, forme un gouvernement provisoire sous la présidence d'Eamon de Valera. En 1920, l'Angleterre donne l'autonomie interne à six comtés du Nord-Est et à vingt-six de l'Irlande du Sud. Il faudra attendre 1937 et bien des événements sanglants pour que l'Irlande devienne Eire et 1949 pour que cette partie de l'Irlande quitte le Commonwealth. Autant dire que le climat politique et social dans les années 1920 était particulièrement dur et pourtant c'est à cette époque que les chemins de fer irlandais connaissent leur apogée. ■

Nicolas de Pellinec

Les timbres colis ont remplacé dans les années 1920 les timbres pour chemins de fer. Toutefois, il est à noter que



dans les années 1980, des vignettes chemins de fer ont été émises par Coreas lompair Eirean (la compagnie de transport irlandaise) comme ci-contre et la Railway Preservation Society of Ireland avec l'accord de la poste.

Comment se procurer les timbres chemins de fer ?

Trois négociants en disposent régulièrement :

A R Ballard

P.O Box 780 - London SE 135 Q A - United Kingdom

Roy Hamilton-Bowen

Rodgau Philatelic Service GmbH 2001 - Rheinstrasse 18, 63110 Rodgau, 1 - 63083 Deutschland

Raven stamps

12 c Washington street - West Cork - Ireland

Méconnus : les « timbres chemins de fer » pour lettres

Ces timbres sont apparus en février 1891 et servaient à l'affranchissement du courrier transitant par le rail. Les compagnies de chemins de fer réalisaient ce service en vertu d'un permis accordé par l'administration. Le courrier était déposé à la boîte aux lettres la plus proche de l'arrivée du train. Il portait généralement la mention de la gare où il devait être transféré. Les lettres en dessous de 4 grammes étaient affranchies au tarif de 2 pence jusqu'au 14 janvier 1920, 3 pence du 15 janvier de la même année jusqu'au 31 août, puis 4 pence à partir du 11 septembre 1920. Les timbres chemins de fer ont été remplacés par les timbres colis à partir de 1920. La cotation des timbres chemins de fer fournie par le catalogue MacDonnell Whyte va de 10 euros à 2 000 euros pour le plus cher. Les prix mentionnés par ce catalogue correspondent à des timbres neufs. Lorsqu'ils se trouvent sur lettres, la cotation est multipliée de 10 à 100 fois selon les lignes.

Ballycastle Railway 1892-1904

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert
- 1b 2 d vert
- 2 2 d bleu

Belfast et County Down 1891-1920

- 1 2 d vert
- 1a 2 d
- 1b 2 d vert
- 2 3 d vert

Belfast et Nothern counties 1891-1905

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert
- 1b 2 d vert

Castleberg et Victoria Bridge Tramway 1897

- 1 2 d vert
- 2 3 d sur 2 d vert (surcharge manuscrite)
- 3 4 d sur 2 d vert (surcharge manuscrite)
- 4 4 d sur 2 d vert (surcharge imprimée)

Cavan, Leitrim et Roscommon 1891-1898

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert

Cavan et Leitrim 1901-1920

- 1 2 d rouge
- 2 3 d rouge
- 3 4 d rouge

Clogher Valley (Tramway) 1891

- 1 2 d vert

Clogher Valley (Train) 1898-1920

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert
- 2 3 d sur 2 d vert (surcharge manuscrite)

Cork et Macroom 1895-1908

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert
- 1b 2 d vert
- 2 2 d bleu

Cork, Bandon et South Coast 1891-1910

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert
- 1b 2 d vert
- 1c 2 d vert
- 1a 2 d vert

Cork, Blackrock et Passage 1892-1920

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert
- 1b 2 d vert
- 2 3 d sur 2 d vert (surcharge manuscrite)
- 3 4 d sur 2 d



- vert (surcharge manuscrite)
- 4 4 d sur 2 d vert (surcharge imprimée)
- 5 4 d sur 2 d vert (surcharge imprimée)

County Donegal Joint Committee 1906-1920

- 1d 2 d vert
- 1a 2 d vert
- 2 3 d sur 2 d vert (cachet encreur)
- 3 4 d sur 2 d vert (cachet encreur)

Donegal 1895 - 1905

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert
- 1b 2 d vert

Dublin, Wicklow et Wexford 1891-1909

- 1 2 d vert

Dublin et South Eastern 1907-1920

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert
- 2 3 d sur 2 d vert (surcharge imprimée)
- 3 4 d sur 3 d sur 2 d vert (surcharge imprimée)
- 4 4 d sur 2 d vert (surcharge imprimée)
- 5 4 d vert

Dundalk, Newry et Greenore 1891-1919

- 1 2 d vert
- 1a 2 d green

Finn Valley 1892-1897

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert

Finn Valley et West Donegal 1897

- 1 2 d vert (probablement non émis)

Great Nothern (Irlande) 1891-1912

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert

- 1b 2 d vert
- 2 3 d sur 2 d vert (surcharge imprimée)

Great Southern et Western 1891-1920

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert
- 1b 2 d vert
- 2 3 d sur 2 d vert (surcharge manuscrite)
- 3 4 d sur 2 d vert (surcharge manuscrite)
- 4 4 d sur 2 d vert (surcharge imprimée)

Kanturk et Newmarket 1891

- 1 2 d vert
- Seulement 120 timbres ont été émis, mais il convient de faire attention aux faux.

Londonderry et Lough Swilly 1891-1898

- 1 1 d bleu
- 2 2 d rouge

Midland Great Western 1891-1899

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert



Le 3 est non répertorié par le Mac Donnell Whyte

Midland Nothern Counties Committee 1906-1920

- 1 2 d vert
- 2 3 d sur 2 d vert (surcharge manuscrite en rouge)
- 3 3 d vert
- 4 4 d vert

Sligo, Leitrim et Nothern Counties 1891-1908

- 1 2 d vert
- 2 2 d bleu
- 3 2 d jaune
- 2 d rouge

Tralee et Dingle 1898-1920

- 1 2 d vert
- 2 3 d sur 2 d vert (surcharge manuscrite)
- 3 3 d sur 2 d vert (cachet encreur)
- 4 4 d sur 2 d vert (surcharge manuscrite)

Waterford et Central Ireland 1891-1898

- 1 2 d vert
- 2 2 d rouge marron

Waterford et Tramore 1891-1898

- 1 2 d vert
- 3 3 d sur 2 d vert (surcharge manuscrite)
- 3 4 d sur 2 d vert (surcharge manuscrite)



Waterford, Dungarvan et Lismore 1891-1898

- 1 2 d rouge
- 2 2 d rose

Waterford et Limerick 1891-1895

- 1 2 d vert

Waterford, Limerick et Western 1897-1900

- 1 2 d vert
- 1a 2 d vert

West Clare 1891-1920

- 1 2 d vert
- 2 3 d sur 2 d vert (surcharge manuscrite)
- 3 3 d sur 2 d vert (surcharge imprimée)

