

BELGIË



België, of voluit het Koninkrijk België, is een West-Europees land gelegen aan de Noordzee, grenzend aan Nederland, Duitsland, Luxemburg en Frankrijk. Het land is 30.528 km² groot en heeft een bevolking van iets meer dan 11 miljoen inwoners. De belangrijkste stad is Brussel, de hoofdstad van België en bestuurlijk centrum van de Europese Unie.

Het land heeft drie officiële talen: ongeveer zestig procent van de bevolking spreekt Nederlands, vooral in Vlaanderen, veertig procent spreekt Frans, vooral in Wallonië, en minder dan een procent spreekt Duits, in de Oostkantons.

De munteenheid is sinds 1 januari 2002 de gemeenschappelijke Europese munt euro (EUR) het enige wettelijke betaalmiddel. Voordien was dit de Belgische frank (BEF). Van 1926 tot 1946 is er ook als munt de Belga geweest, die een waarde had van vijf BEF.

De eerste Belgische postzegels verschenen in 1849. Deze postzegels werden gedrukt in Brussel, van platen die waren gemaakt door graveur Jacob Wiener, en toonden koning Leopold I, naar een portret van de Brusselse schilder Charles Baugniet.

Landnaam op postzegels; Belgique België of België Belgique.

België voerde op 1 oktober 2007 een opmerkelijke verandering in door de waarde op postzegels van 1 tot en met 7 te nummeren. De postzegels vermelden dus niet langer de frankeerwaarde, want deze waarde wordt in het vervolg aangegeven door een cijfer. Hiermee volgt de Belgische postdienst vele andere postdiensten, die al eerder postzegels zonder cijferwaarde, maar met aanduiding zoals klasse, uitgaven. Meestal werden deze klassen aangegeven door een letter, zoals de "E" voor post naar Europa op Britse postzegels. Hierdoor kunnen de postzegels volgens de Belgische postdienst langer worden gebruikt door de klant.

Diamond Oil.

Geïllustreerd kaart met een afbeelding van een motorfiets.
Het kaartje is verstuurd in januari 1913 vanuit Huy.



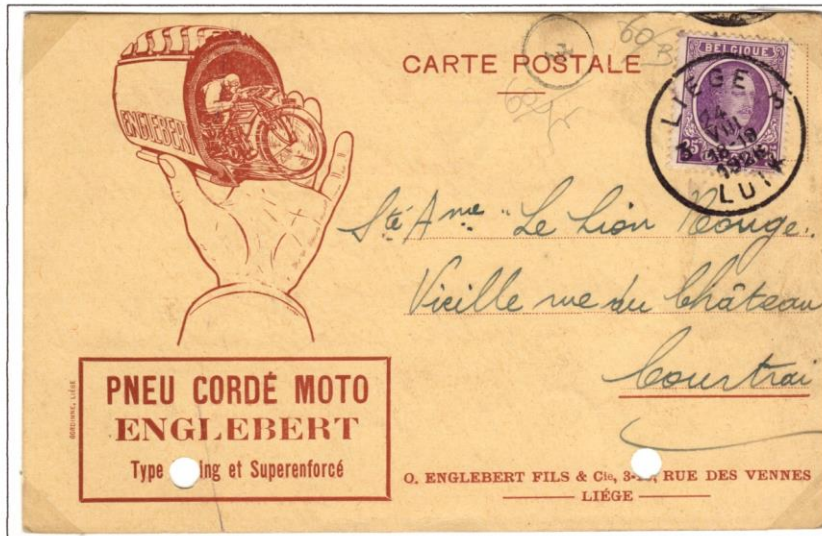
Afbeelding van de garage
E.Guelette-Dufauquez & Cie te Huy.



Englebert banden.

Twee briefkaarten en een sluitzegel van de firma Englebert.

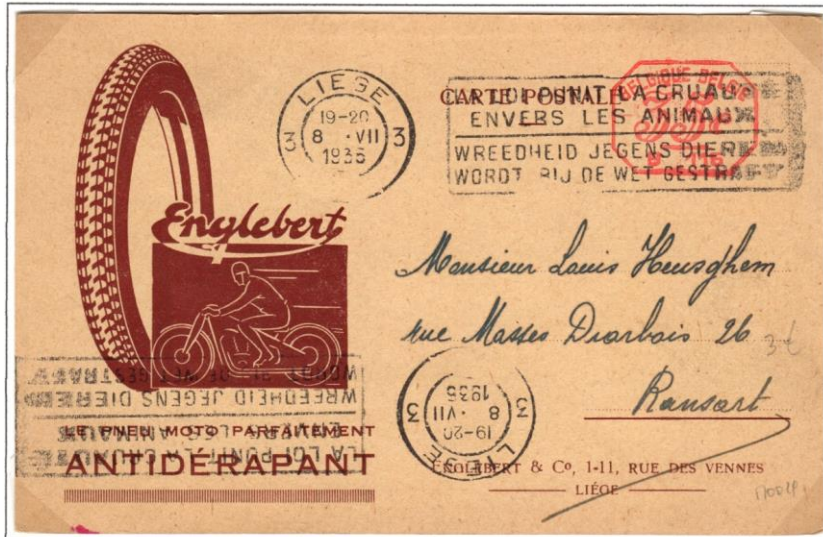
Briefkaart gestempeld op 24 augustus 1924 in Luik.



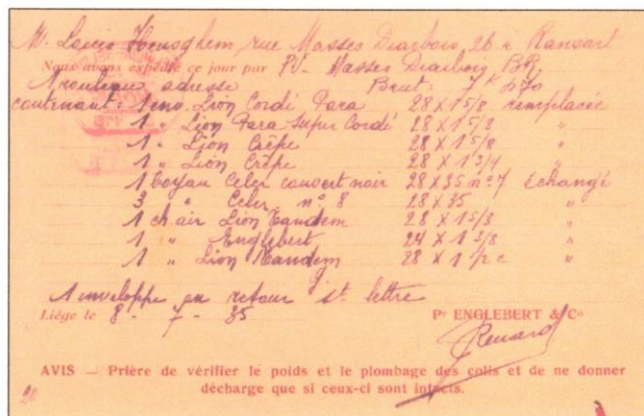
In 1877 opende het familiebedrijf in Luik zijn eerste rubberfabriek. Hierin ontstonden de meest uiteenlopende producten van dit materiaal – onder andere poppen, schoenen en transportbanden voor de mijnbouw, die zelfs in steenkoolmijnen en het verre Kongo belandden. In 1894 beginnen de Engleberts te experimenteren met banden, die in het begin bestemd waren voor fietsen en rijtuigen. Hun bedrijf produceerde in 1898 de eerste fietsbanden en niet lang daarna ook de eerste auto en motorfietsbanden. Daarmee werd het de eerste bandenproducent van de Benelux en een van de pioniers in deze branche in Europa. In 1958 fuseerden de Engleberts met het Amerikaanse bedrijf US Rubber. Hiermee werden zij de op twee na grootste bandenproducent ter wereld. Het merk Uniroyal-Englebert was geboren. In 1967 werd de naam van het merk definitief gewijzigd in Uniroyal.

De firma Uniroyal werd in 1979 overgenomen door Continental AG.

Briefkaart gestempeld op 8 juli 1935 in Luik.



Op de achterzijde van de briefkaart een bestellijst voor banden



Sluitzegel; 75 jaar Englebert 1877 - 1952.



Briefkaart met logo van Ratly motorfietsen.

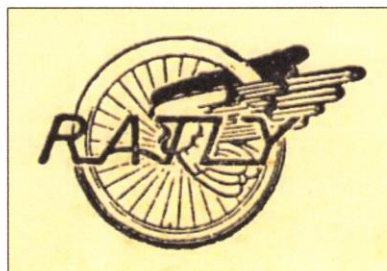
De briefkaart is afkomstig van de firma A. Sevens, en op de briefkaart het logo van Ratly motorfietsen en bromfietsen.

De briefkaart is gestempeld in Brussel-zuid op 7 oktober 1933.



Ratly SA was gevestigd in Brussel.

Er werden van 1951 tot 1953 bromfietsen en ook motorfietsen met 98cc en 150cc Sachs tweetaktmotoren geproduceerd. Daarnaast maakte Ratly ook gemotoriseerde tandems met 150cc Sachs motorblokjes.



Geïllustreerde briefkaart van de firma F. J. Hermans uit Anvers met een afbeelding van een motorhelm van het Franse merk Geno.

Naast helmen voor motorrijders fabriceerde Geno ook helmen voor piloten.

De kaart werd op 7 juli 1945 gestempeld in Antwerpen.



Op de achterzijde van de kaart staat de volgende tekst.

ANVERS, date de la poste.

M.M.

Si vous ne vendez pas encore le casque "GENO", la présente vous offre l'occasion d'ajouter à votre gamme un bon article, réputé et laissant une bonne marge bénéficiaire.

Je fais, pour vous, de la publicité dans TOUTES les éditions de la Fédération Motocycliste belge. Elles sont lues par la majorité des fervents de la moto du pays

Voulez-vous faire un essai avec 3 casques? Ils seront promptement vendus, je vous l'assure!

Remplissez la carte de commande ci-jointe et quelques jours après vous recevrez les casques désirés.

Je vous remercie d'avance de votre ordre d'essai, que j'exécuterai avec le maximum de soins

Recevez, M.M., mes bien sincères salutations

F. J. HERMANS

Twee nota's met belastingzegels.

Gedeponeerde Merken - Marques Déposée ²²⁵ DOLLY C. B. D. YOLANDE

Lid der Syndicale Kamer van Belgie.

Rijwielfabriek en Onderdelen - Moto's
Bromfietsen Zundapp - Wisselstukken Amo N^o 9143



Postrekening - C. C. P. 72.161

Tél. 20498

Handelsregister Yper : 16553

Register du Commerce Ypres : 16553

Banque Soc. G. de Belgique A 427.027

Firma C. BOLLAERT - DEGRAEVE

en ZONEN P. V. B. A.

Torrepoortlaan, 55-57 - YPER

Zandspuiterij - Verlakken - Vernikkelen - Verkoperen - Verchromen

M *deralden* DEBET

YPER, DE PRES. LE 7 11 1958

Voor verkoop en levering der volgende waren komptant te betalen te Yper:
Pour vente et livraison des marchandises suivantes payable au comptant à Ypres: Drukk. Garreln, Yper

Gekochte goederen worden niet teruggenomen. — Alle goederen reizen ten laste en gevaar van de koper. —
Teruggesonden goederen worden alleenlijk aanveerd na onze toestemming. Alle klachten moeten gedaan worden binnen
de 8 dagen na het ontvangst nemen der goederen. — Onze facturen zijn betaalbaar te Yper. Elke vertraging in betaling
geeft ons het recht zonder verdere aanmaning intresten in rekening te brengen, berekend tegen de wettelijke rentevoet.
— Iedere betwisting, van welke aard ook, tussen partijen, ligt uitsluitend in de bevoegdheid van de Rechtbanken
van Yper. Iedere gerechterlijke actie in betaling valt insgelijks uitsluitend in de bevoegdheid van gezegde Rechtbanken.

<i>afgeheert</i>		
<i>zichlomen</i>	<i>285</i>	<i>142 50</i>
	<i>min 2 1/2 % contant</i>	<i>3</i>
		<i>139 50</i>
<i>zichlomen terug</i>		<i>7</i>
		<i>140 50</i>



*Volksbank
Yper*

Twee nota's met belastingzegels.

763

BENODIGDHEDEN

ELECTRICITEIT
AUTO - MOTO



VERDELER

Roger Devroe

KORTRIJKSTRAAT 4
INGELMUNSTER

MR DEVOLDERE
GARAGE
DESTELGEM

dt

DE 15/9/55

FAKTUUR N°

Nr Bon	Hoeveelheid	AANDUIDING	Einheitsprijs	Korting	Net.	BEDRAGEN
			NET			
2504	2	SPELLEN CONTACTEN 753	25		50	
	2	AMPOULEN 6V 25/25	27		54	
2577	2	" " 6V 35/35	27,30		54,60	
					<u>158,60</u>	
						159

Roger Devroe

VERKOOPVOORWAARDEN: Alle omerkingen moeten geschieden binnen de 8 dagen na verzending der koop, of herstelling der zaak. Deze goederen worden op risico van de bestemmeling verzonden. Onze facturen zijn betaalbaar op 30 dagen, 15p en 30p van de maand der levering. Interest wordt berekend op 6% vanaf de datum van de vervaldag in geval van vertraagde betaling. In geval van onverschil is de Rechtbank van Kortrijk alleen bevoegd. Alle leveringen niet bestemd voor de voorverkoop, onderworpen aan luxetaks, moeten ons door de koper aangeduid worden, dit bericht ontstaat ons van alle verantwoordelijkheid.

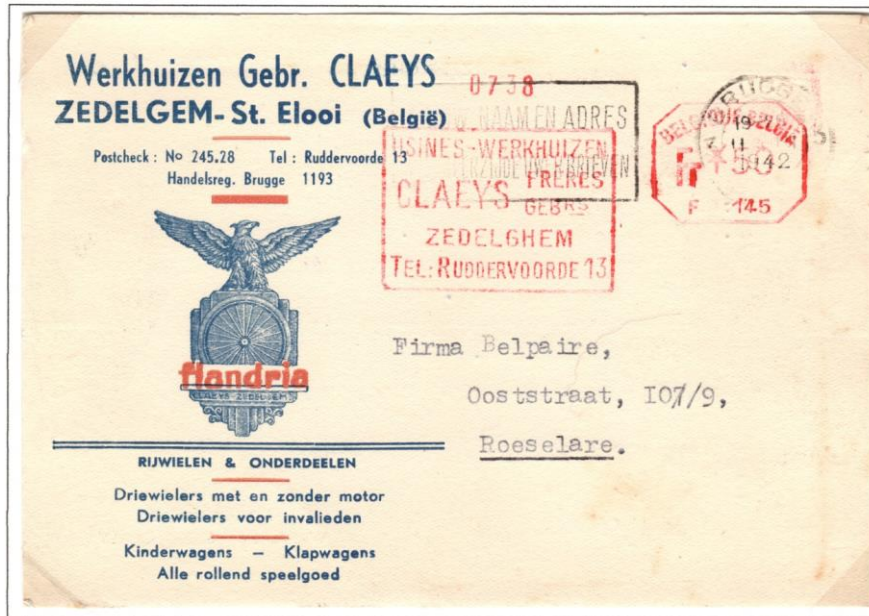


Taxe 4,5%
5% Taxe XXXXX 8
Taxe 10%
Port
TE BETALEN 167

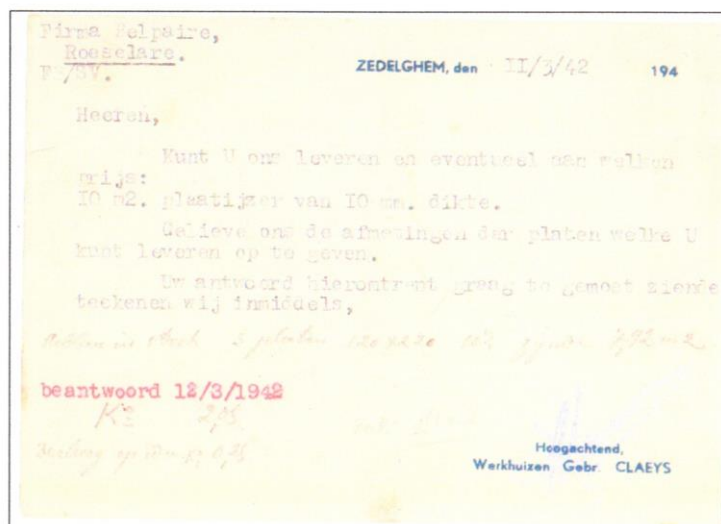
Twee briefkaarten en 2 facturen met belastingzegel en stempel.
En een offerte aanvraag, allen van de firma Claeys.

Flandria is een historisch Belgisch fietsen- brom- en motorfietsmerk. Het
bedrijf Claeys was gevestigd in Zedelgem en actief tot 1981

Briefkaart uit 1942



Achterzijde van de briefkaart



Een stukje over de Claeys fabrieken.

Aimé Claeys bouwde in 1933 zijn eerste 4 prototypes voor een motorfiets: een 500 cc-model met een JAP-kopklepmotor. Het bleef echter bij deze prototypes, de motorfiets ging nooit in productie. Pas na de Tweede Wereldoorlog besloot men om bromfietsen te gaan produceren in een daartoe nieuw gebouwde fabriek in Zedelgem. In 1951 rolde de eerste Claeys-Flandria fiets met 40 cc Rex-motor van de band. Dit blokje werd in 1952 vervangen door een eigen 49cc blokje. In 1953 kreeg het machientje al twee versnellingen en werd voorzien van een tankframe. In hetzelfde jaar ging men ook 125- en 175 cc motorfietsjes bouwen, waarin JLO-tweetaktmotoren zaten. In 1954 volgden een 175 cc scooter en een 250 cc motorfiets, beiden met een JLO-blok. Intussen werden ook de bromfietsen verbeterd en gemoderniseerd. In 1955 presenteerde Flandria op het Salon van Brussel een prototype van een dwergauto. Het bleef bij het ene prototype.

In 1956 gingen de broers uit elkaar. Jerome trok zich terug en de fabriek werd in twee bedrijven opgesplitst doormiddel van een muur en verdeeld tussen Aimé en Remi. Aimé bleef Flandria-fietsen maken onder wat voortaan A. Claeys-Flandria heette. Remi kreeg het linkerdeel van de Zedelgemse fabriek en de Lichterveldse buizenfabriek. Hij gebruikte de naam Superia om eveneens bromfietsen te gaan produceren, maar dan met Sachs-motoren.

Er waren nog banden tussen beide fabrieken. De modellen en de namen van de bromfietsen bleven op elkaar lijken en men kon in Zedelgem achterom van de ene fabriek in de andere.

Doordat de verkoop van motorfietsen aan het einde van de jaren vijftig terug liep staakte Flandria de productie hiervan en concentreerde zich op de bromfietsproductie. Dit waren zowel zeer vlotte sportbromfietsen, gebruiksbromfietsen als damesmodellen.

Bij de overname van "Flandria" door "Superia" in juli 1981 werden de bedrijven terug herenigd.

268

WERKHUIZEN **GEBR. CLAEYS**

MOTORRIJWIELEN
DRIEWIELERS MET
EN ZONDER MOTOR
DRIEWIELERS VOOR
INVALIDIEDEN
KINDERWAGENS-KLAPWAGENS
ALLE ROLLEND SPEELGOED

ZEDELGHEM
BELGIE

RIJWIELEN EN ONDERDEELEN

ONZE REF. **FB/PV.**

UWE REF.

DAT **22/9/38**

Al onze verkoopen zijn onderworpen aan onze algemeene verkoopsvoorwaarden gedrukt op de keerzijde onzer offerten, onzer orderbevestigingen en onzer facturen.
Al onze aankooopen zijn onderworpen aan onze algemeene aankoopvoorwaarden gedrukt op de keerzijde onzer bestellingsbons.

Mijnheer Belpaire-Wyffels,
Ijzerhandel,
Statieplaats,
Roeselaere.

Mijnheer,

Bede ons per omgaande te willen mededeelen indien U ons kunt leveren en eventueel aan welke voorwaarden:

- I plaat van 1 x 2 m. in bessemer dikte 30 mm.
- I " id. " 35 mm.
- I " van 0,5 x 2 m. " 40 mm.
- I " id. " 50 mm.

Indien U dit niet kunt leveren, wat kunt U er naast leveren?

Aanvaard, Mijnheer, onze beste groeten.

Werkhuizen Gebr. Claeys. ✓



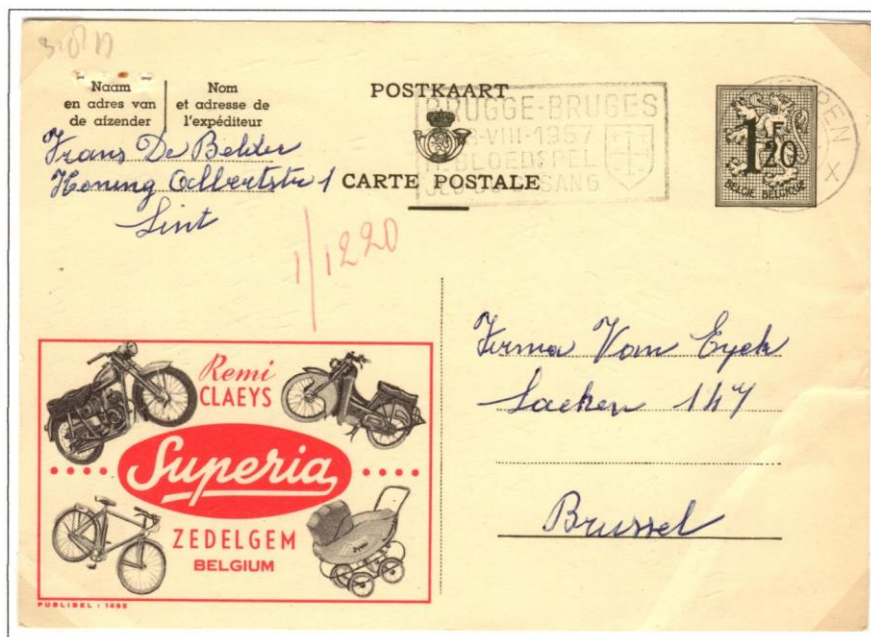
flandria

TELEF. RUDDERVOORDE 13 • POSTCHECK 245.28 • HANDELSREG. BRUGGE 1193

Publibelkaart met reclame voor Superia.

Superia is een Belgisch historisch merk van bromfietsen en is verbonden met de bedrijfsleider Remi Claeys (Zedelgem 1897 – 1974). Het merk was gevestigd in Zedelgem en Lichtervelde en kwam voort uit het bromfietsmerk Flandria, na een twist tussen de broers Aimé en Remi Claeys.

Publibelkaart met diverse producten van Superia erop afgebeeld.



In de jaren zestig produceerde Remi naast staalplaten radiatoren, gasconvectoren en verwarmingsketels voor centrale verwarming, zijn eerste lichte motorfietsen, met 125- en 150 cc ILO-inbouwmotoren. Er werden triporteurs en kinderwagens gemaakt. Het bekendste Superia-model is de Full Speed uit 1962, een vlotte bromfiets waarbij men al het overtollige plaatwerk liet vallen. Er werd een nieuw frame voor ontwikkeld en er was een telescoopvork met uitwendige veren toegepast. Overigens was er de Superia Supex, met een Pluvier-hulpmotortje, die erg op een Solex leek. De bromfietsproductie werd beëindigd in 1985. De fabriek bestaat nog en produceert o.a. verwarmingsradiatoren aan de Remi Claeysstraat in Zedelgem.

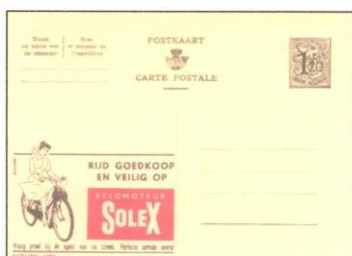
PUBLIBELS.

In 1933 sloot de firma Publibel een akkoord met de Belgische Posterijen om onder andere samen briefkaarten te gaan produceren met publiciteit. De firma Publibel verzamelde de tekst en de afbeeldingen en drukte deze op grote vellen, geleverd door de zegeldrukkerij. Daarna werden de vellen door de zegeldrukkerij van de Posterijen voorzien van een opgedrukte zegel en de andere tekst zoals op normale briefkaarten. De Posterijen verkochten deze briefkaarten daarna via hun postkantoren van het Rijk, waarbij de adverteerder de keuze had voor nationale of regionale distributie.

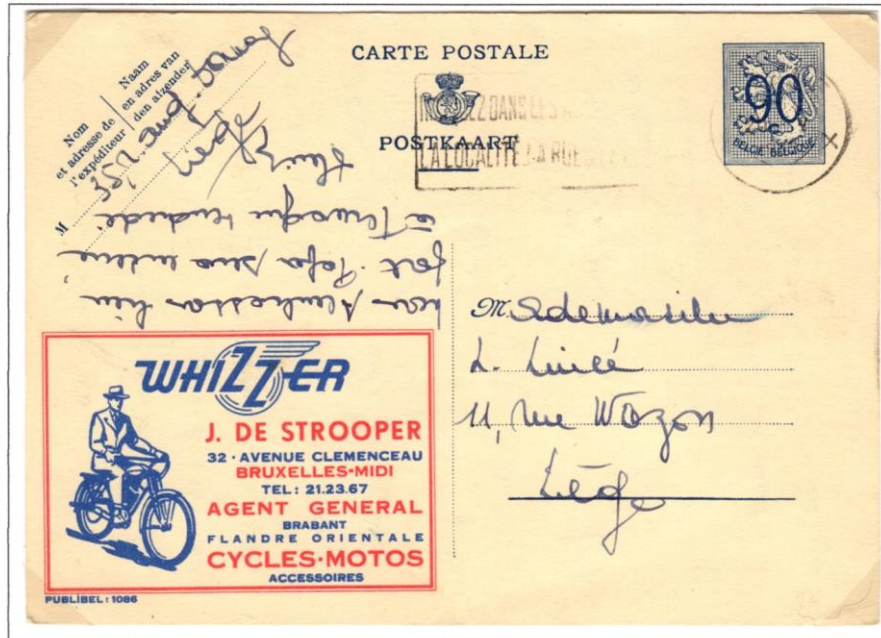
In de beginperiode werd boven de advertenties een mededeling afgedrukt dat de uitgifte geschiedde ten voordele van de werkloze postbedienden. Al snel werd deze mededeling weggelaten en kregen de kaarten alleen nog de vermelding "Publibel" en een volgnummer. De kaarten werden in verschillende oplagen gedrukt, gaande van enkele honderden tot verschillende miljoenen en kenden een groot succes. Er werden bijna 3000 verschillende kaarten uitgegeven maar met of door de economische crisis van begin de jaren '80 daalde de vraag naar publiciteit snel en was de firma Publibel niet in staat de tanende verkoop van advertenties om te buigen. In 1984 werden de laatste kaarten uitgegeven en verdween de firma Publibel na iets meer dan 50 jaar.



Ook zijn er publíbels uitgegeven die passen in mijn verzamelthema.



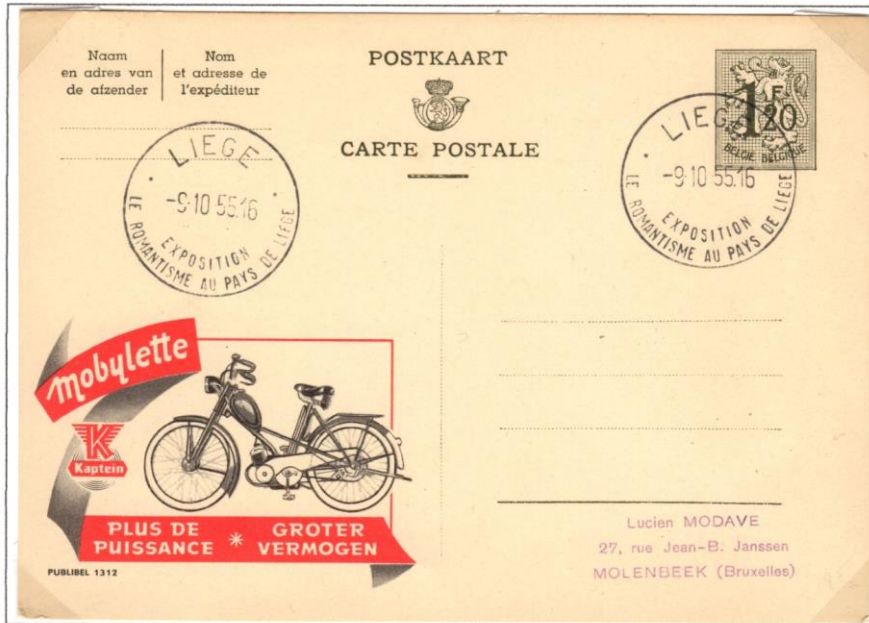
Publibel, geïllustreerd met een Whizzer motorfiets.



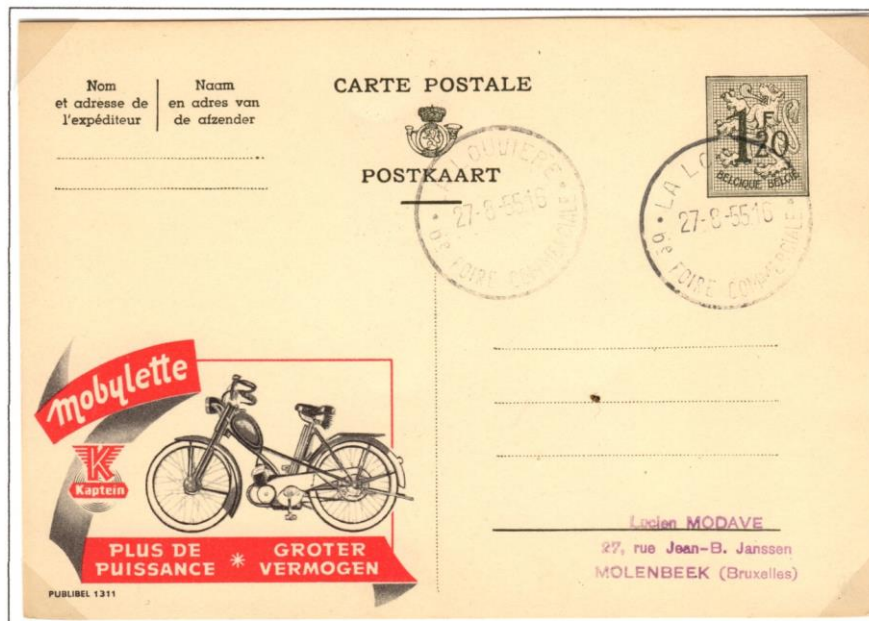
Amerikaans merk dat aanvankelijk een 138 cc eencilinder-zijklep-hulpmotor maakte. Deze lichte inbouwblokjes (model D) waren al snel behoorlijk populair in de Verenigde Staten. In 1940 kwam het licht gewijzigde model E op de markt. Ondanks het succes stootte Breen-Taylor de productie af naar Martin Goldman en Dietrich Kohlsaat. Om tijdens de Tweede Wereldoorlog te kunnen blijven produceren kwam er een speciaal - extra betrouwbaar - model (for defense workers only). Dit model had rolaandrijving in plaats van een riem. Vanaf 1945 kwamen er steeds licht verbeterde modellen (F, H en J) die steeds beter verkochten. Ook in België en Luxemburg werden Whizzers geproduceerd. De blokken werden los van de frames aan de dealers geleverd, omdat alleen belasting op complete motorfietsen werd geheven. In 1948 werd echter het model J ook geleverd als complete motorfiets, de Whizzer Pacemaker met een "Schwinn-type"-frame, dat later zelfs door Schwinn geleverd werd. Productiechef Don White ontwikkelde de Sportsman, met kleine wielen, die al snel populair werd. Terwijl de Amerikaanse versie intussen op 300 cc was gekomen, verschenen in Europa ook 50 cc-modellen, zoals de Whizette. In 1955 schakelde Whizzer over op kinderspeelgoed, kozijnen en schuifdeuren. In 1962 stopte de productie van de Whizzer-motoren en in 1965 waren de laatste onderdelen verkocht.

2 Publibel kaarten met een reclameboodschap voor Kaptein Mobylette.

Eerst de Nederlandse tekst en dan de Franse



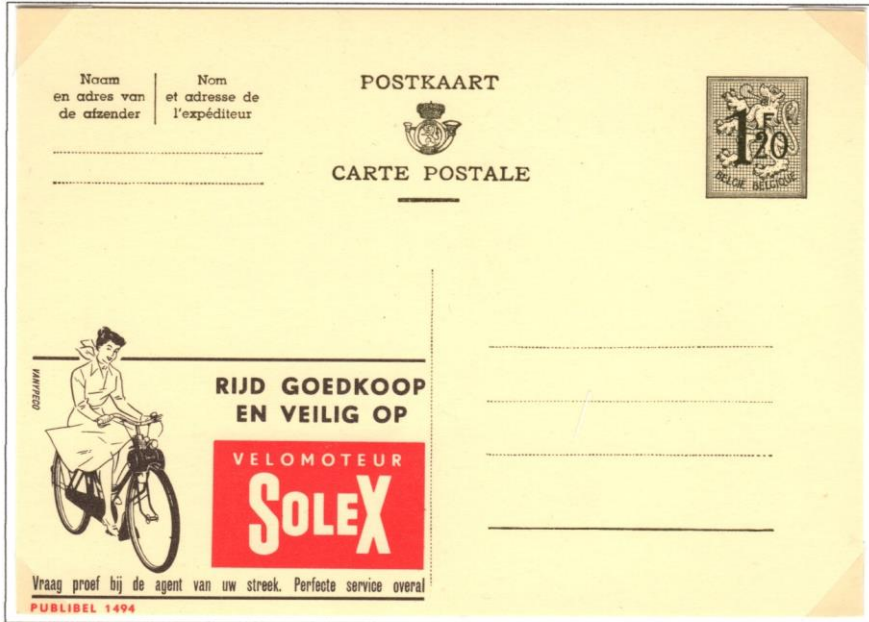
Nu eerst de Franse en dan de Nederlandse tekst



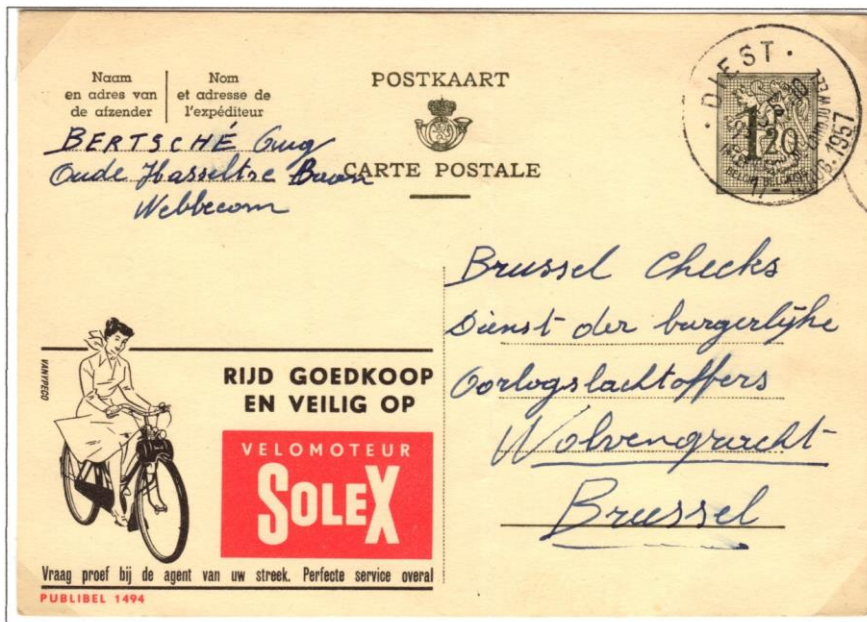
Twee Publibel kaarten met een afbeelding van een Solex.

Deze kaarten zijn er alleen in de "Nederlandse" uitvoering.

Een ongebruikte kaart.



En een gebruikte kaart.



Publibel kaarten met een reclame boodschap voor Jawa Manet scooters.
Er zijn 20 verschillende kaarten, alle met de zelfde afbeelding maar met
verschillende agentschappen.

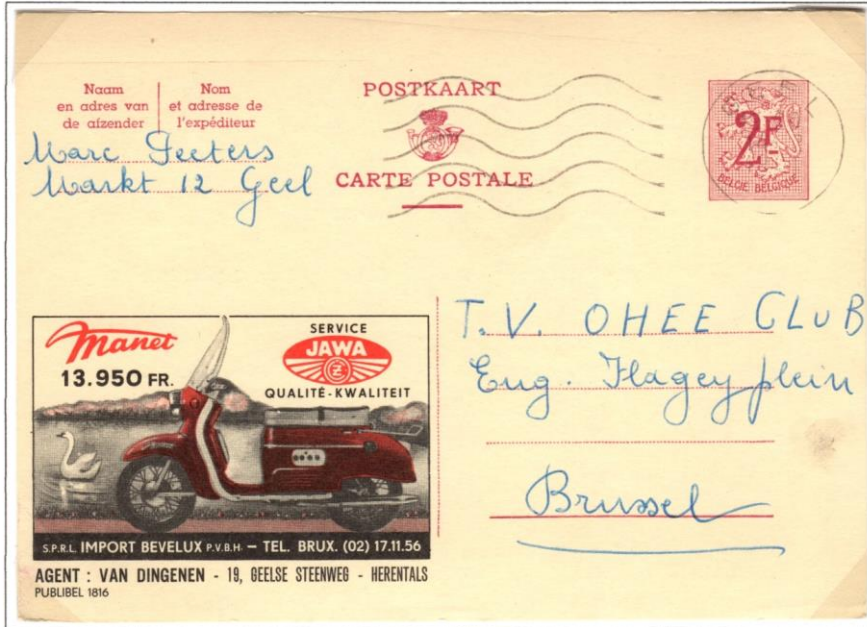
Agent: R. Alaime



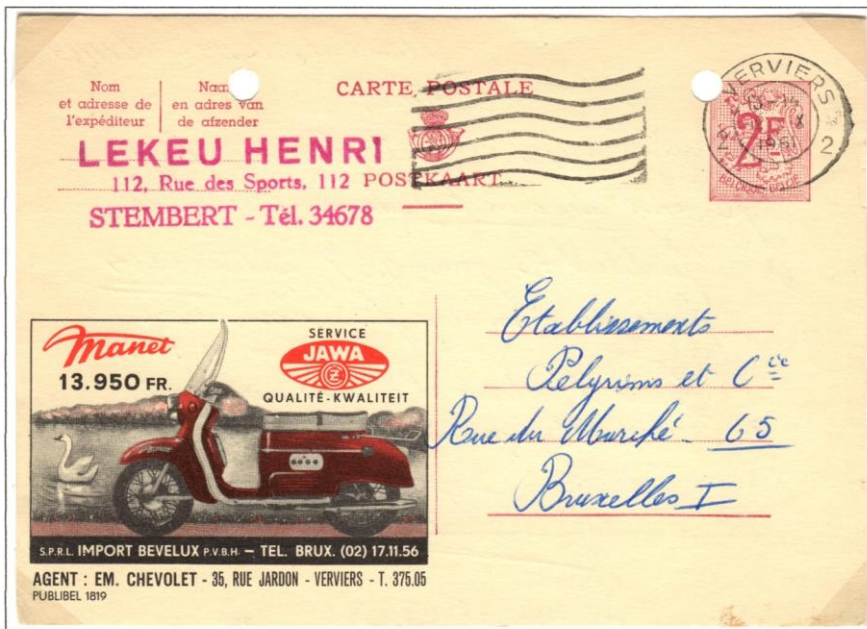
Agent: Colson Frs.



Agent: Van Dingenen



Agent: EM. Chevolet



Publibel kaart met reclame voor bromfiets model Cady.
Dit model kwam van de Motobecane fabrieken.

Motobécane is een historisch Frans merk van fietsen, motorfietsen en bromfietsen, waaronder de bekende "Mobylette".

Naam en adres van de afzender


Apoteker **PENDERS**
3630 MECHELEN a/d MAAS
TEL 011/670.92

BRIEFKAART

hij is utterst handelbaat

mijn mini-cyclomotor
Cady

KAMOTO
JACQUES RAYESTRAAT, 30-32
BRUSSEL 3
PUBLIBEL 2394 N



Dr. Belmaus-Marina
426-Floraliënlaan 426
2610-Wilrijk - Antwerpen



voire nouvel ami...



Cady

le nouveau cyclomoteur
conçu spécialement
pour les jeunes

- Poids : 27 Kg.
- Vitesse maximum : 33 Km/h
- Coûts de 10 % sans pédaler
- Consommation : 1,5 l aux 100 Km

PRIX
398
+ TL


EN VENTE CHEZ TOUS LES AGENTS :
MOTOBÉCANE • MOTOCONFORT
documentation CADY sur demande
MOTOBÉCANE, 36, Rue Lemaitre 93 FANTIN
BELGIQUE KAMOTO, 32, R. Jacques Raye
BRUXELLES

Publibel met reclame voor een opvouwbare mini bromfiets.

Ook de Moby x1 kwam van de Motobecane fabrieken.



Kwitantie van betaling verzekering premie.


LA MÉTROPOLE S.A.
 COMPAGNIE BELGE D'ASSURANCES
 Fondée en 1900
 Siège Social : 16-18, Treurenberg — BRUXELLES I
 TÉL. : 17.80.73 (2 lignes) — C. C. P. : 70.47 — R. C. B. : 8726

QUITTANCE DE PRIME

INTERMÉDIAIRE	CODES COMPAGNIE	CATÉGORIE (1)	PRIME	IMPÔTS ET FRAIS	TOTAL FRANCS
606611	0000010098	170	792	79	871

ÉCHÉANCE	N°	PRENEUR D'ASSURANCE		871
JOUR MOIS AN	(2)	1611991 MR MAHY MAURICE		
		22276 2R ADRIEN DE WITTE		
NUMÉRO DE POLICE		LIEGE		MONTANT TOTAL DE LA QUITTANCE

ACQUITTÉ le _____ 5495
PI LA CO L'INTERMÉDIAIRE OU LE CAISSIER
LA MÉTROPOLE S.A. LE DIRECTEUR.



Op 13 juli 1963 werd ter gelegenheid van het 80 jarig bestaan van de Belgische wielerbond, en omdat men de wereldkampioenschappen wielrennen organiseerde, een serie van 4 zegels met toeslag uitgegeven. De toeslag kwam ten goede aan de Belgische sporters die aan de Olympische spelen in Tokio (1964) deelnamen.

Op de zegel met een waarde van 6Fr + 3Fr toeslag wordt een fragment afgebeeld van een stayerwedstrijd.



Wereldkampioen stayeren werd in 1963 de Belg Leo Proost, met als gangmaker de Nederlander Norbert (Noppie) Koch.

Stayerwedstrijden.

Verreden met gangmaking door zware motoren. De renner (stayer) rijdt achter zijn gangmaker (entraineur), die de wielrenner uit de wind houdt. De renner houdt feeling met zijn gangmaker door zijn voorwiel zo dicht mogelijk tegen de rol te houden die aan de achterzijde van de motor is gemonteerd.

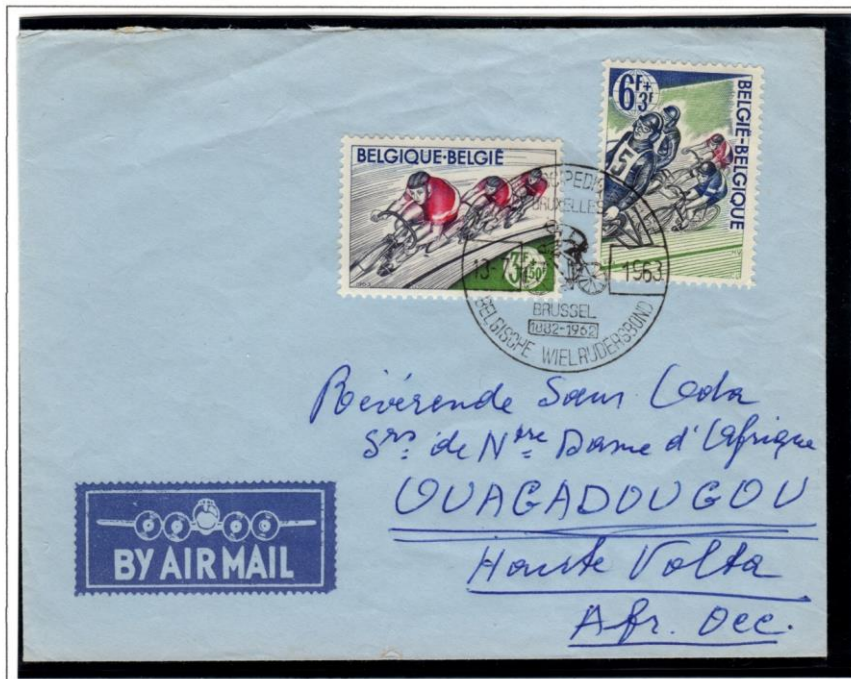
FDC met de serie zegels.



Enveloppe met stempel 10-8-1963 Ronse (Frans: Renaix) waar de wereldkampioenschappen wielrennen werden verreden.

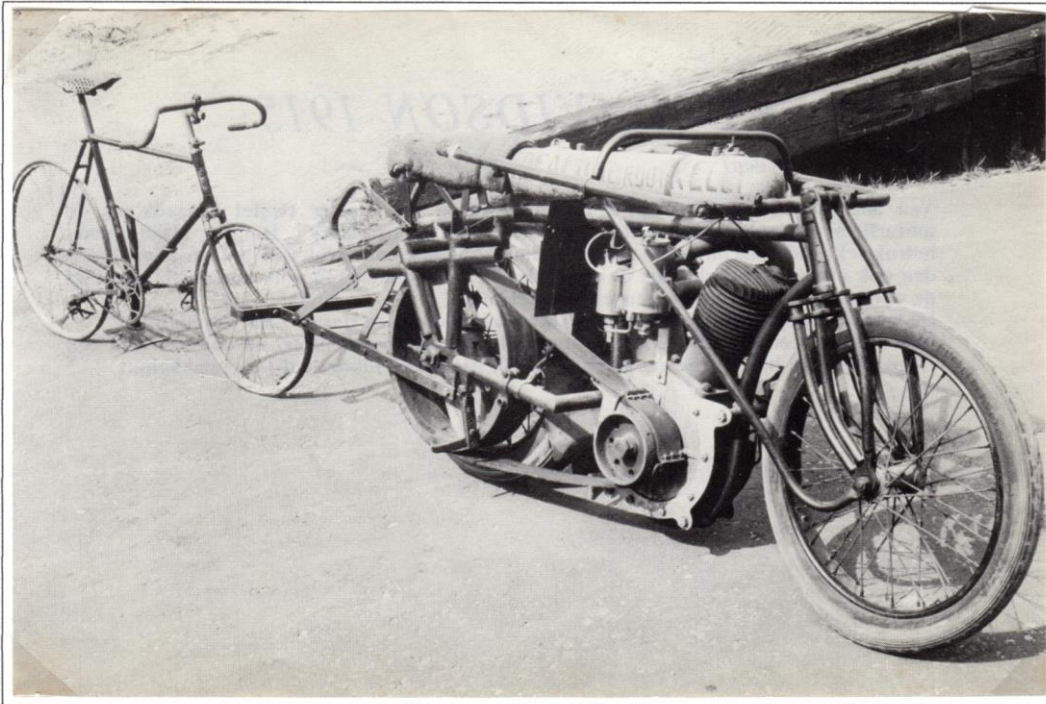


Luchtpost enveloppe.

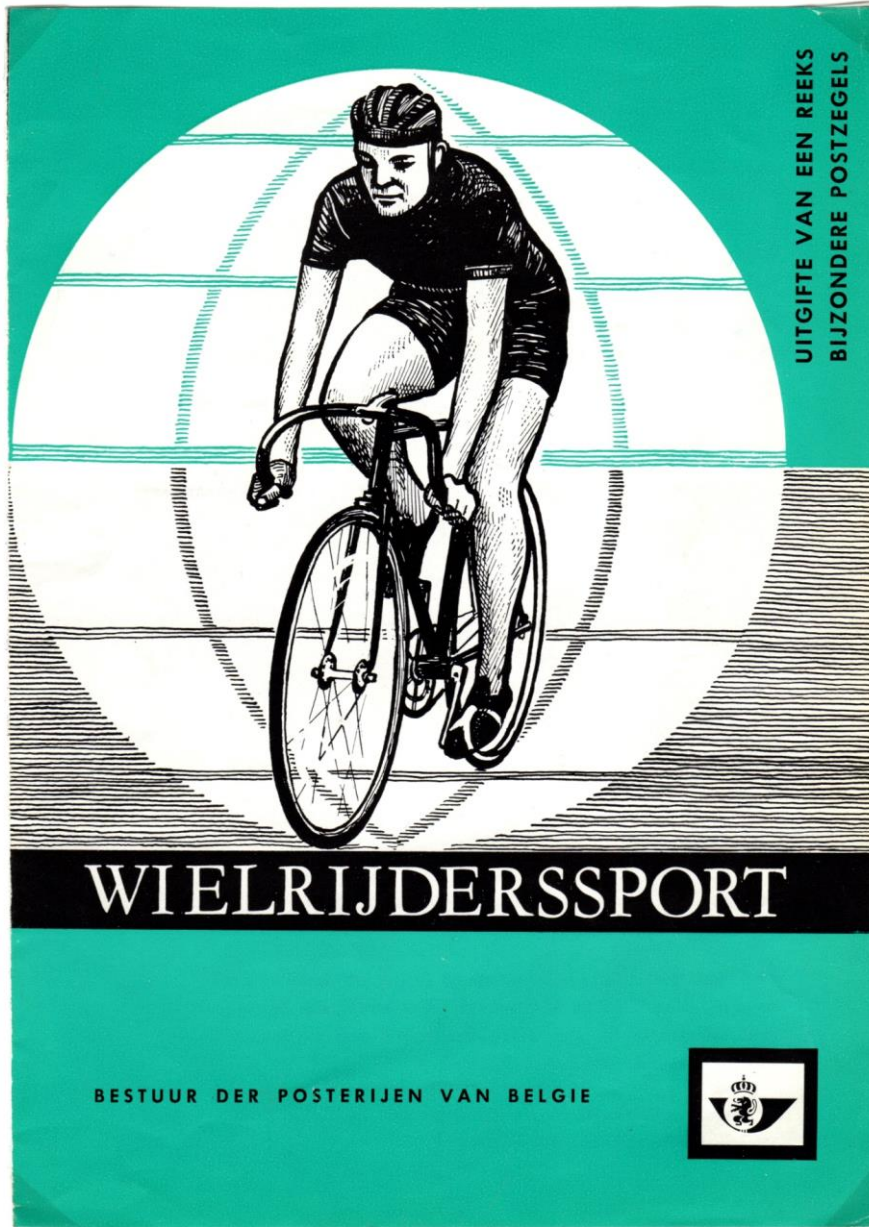


Haacke Stayermotor.

De machtige 1500 cc 2-cilinder krachtbron van de stayermotor drijft door middel van een leren riem en houten poelie het achterwiel aan.



Luciferetiket, de afbeelding lijkt op die van de zegel



UITGIFTE VAN EEN REEK
BIJZONDERE POSTZEGELS

WIELRIJDERSSPORT

BESTUUR DER POSTERIJEN VAN BELGIE



Het Bestuur der Posten zal op 15 juli 1963 een reeks bijzondere postzegels met toeslag ten voordele van de deelneming in 1964 van België aan de Olympische Spelen te Tokio, uitgeven.

De onderwerpen van de zegels zijn aan de wielrijderssport gewijd.

De reeks kost in totaal 18 F en omvat de vier hierna vermelde waarden, gedrukt door het diepdrukprocédé :

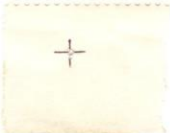
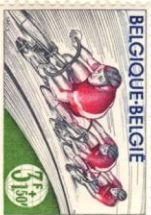
Waarde en toeslag	Onderwerpen	Gravure van de HH.
1 F + 50 c	Snelheidswedstrijd	De Cuyper
2 F + 1 F	Aankomst van een wegwedstrijd	de Vos
3 F + 1,50 F	Achtervolging per ploeg	Spinoy
6 F + 3 F	Stayerswedstrijd	Leclercqz

De ontwerp-tekeningen werden door de heer Verbaere verwezenlijkt.

Het drukken in vellen van 50 exemplaren met doorboring van het type 11, werd door de Zegeldienst te Mechelen uitgevoerd.

De zegels zullen bij voorrang op 13 en 14 juli 1963 verkocht worden, uitsluitend in het tijdelijk postkantoor dat zal ingericht worden te Brussel, in de Hoofdzetel van de Belgische Wielrijdersbond, Martelarenplaats 8.

De zegels zullen in al de postkantoren van 15 juli tot 30 september 1963, verkocht worden.

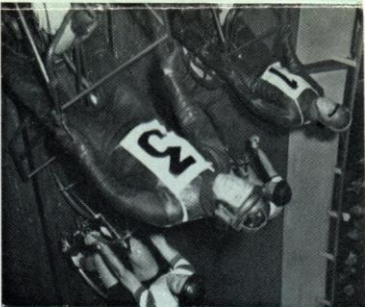
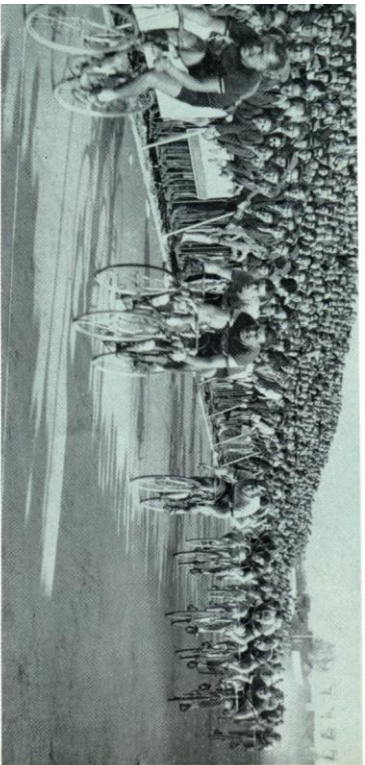


DE SPORT

Teneinde op symbolische en tevens heuglijke wijze de nadruk te leggen op twee belangrijke gebeurtenissen heeft het Bestuur der Posten op verzoek van de Belgische Wielrijdersbond en andere sportverenigingen, besloten deze reeks bijzondere postzegels uit te geven.

De eerste gebeurtenis is de viering van de 80^{ste} verjaardag van de stichting van de Bond, die, opgericht op een ogenblik dat de Openbare Besturen en zelfs de publieke opinie werkelijk tegen de sport-idee gekant waren, bij deze verjaardag, deken wordt van de nationale sportverenigingen.





Als "deken" heeft de wielrijdersbond het recht de verdienste op te eisen in ons land de weg te hebben geopend voor tientallen andere verenigingen of groeperingen die door hun geregelde uitbreiding wijzen op het belang dat de sport inneemt, niet alleen in het kader van de individuele en sociale opvoeding doch tevens in zekere mate, op het vlak van de internationale betrekkingen.

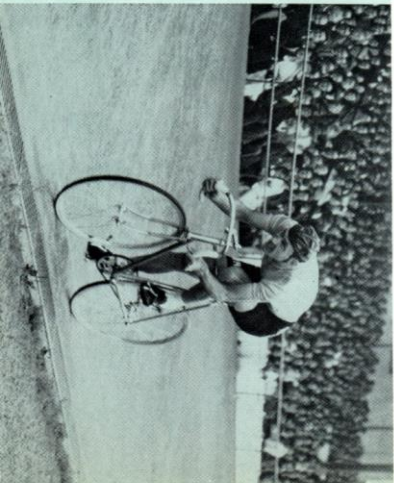
Wij laten eenieder hier verder over nadenken en beperken er ons toe te preciseren dat bij het ontstaan van de Bond, nagenoeg vijf of zes clubs waren aangesloten, terwijl dit aantal thans ongeveer 1600 bedraagt. Een vrij identieke stijging valt waar te nemen bij de renners van de wedstrijden waar een "kern" bestond terwijl bij de telling van het dienstjaar 1962, 4.492 renners met vergunning en 5.303 wedstrijden werden genoteerd.

De andere gebeurtenis waarop de Belgische Wielrijdersbond met een zekere fierheid de nadruk wil leggen is het feit dat alleen reeds

na de oorlog België in 1950, in 1957 en voor de derde maal in 1963 werd uitverkoren als inrichtend land van de wereldkampioenschappen.

Ons land, dat op dit gebied aldus op de voorgrond treedt, ziet daarin een bijkomende reden tot rechtmatige fierheid, reden waaruit duidelijk het vertrouwen blijkt dat de Internationale Wielunie erin stelt.

In onze huidige wereld is de sport een vredesfactor geworden met een zeer grote opvoedende waarde; ons land had dan ook tot plicht een originele reeks bijzondere postzegels uit te geven waarvan de toeslagopbrengst het Belgisch Olympisch Comité in staat zal kunnen stellen, in 1964 een behoorlijk aantal atleten, die België op waardige wijze kunnen vertegenwoordigen, naar de Olympische Spelen te sturen.



BEZOEK HET POSTMUSEUM

Rogierlaan 162, Brussel 3

Geopend : dinsdag, donderdag, zaterdag en 1^e zondag der maand van 10 tot 12 h en van 14 tot 16 h, woensdag van 14 tot 16 h (behalve op de feestdagen).

Vrije toegang.

Nota van 31 maart 1965 met belastingzegel van 10 Frank.

Ets MOTOMANS

R.C.V. : 33.670 - C.C.P. : 777.16
Téléphone : Stavelot (080) 821.79
Banque S. Gle. No CD : 430.945

VENTE, ACHAT, RÉPARATION, ENTRETIEN
de tous véhicules à moteur.

FACTURE

STAVELOT, le 31 mars 1965
Route de Malmedy, 30

AGENCE DES VÉLOMOTEURS

F. N. - FLANDRIA - N. S. U.

SCOOTERS

V E S P A

MOTOS

M. Z. - SUZUKI - ZUNDAPP

Monsieur R. HENRARD
Stavelot

TONDEUSES-TRONÇONNEUSES

SCHEFENACKER

doit pour ce qui suit, payable au comptant,

fournitures d'essences du premier trimestre 1965 1.652,-
taxe 6 % 10,-

1.662,-
mmmmmm

MILLE SIX CENT SOIXANTE DEUX FRANCS

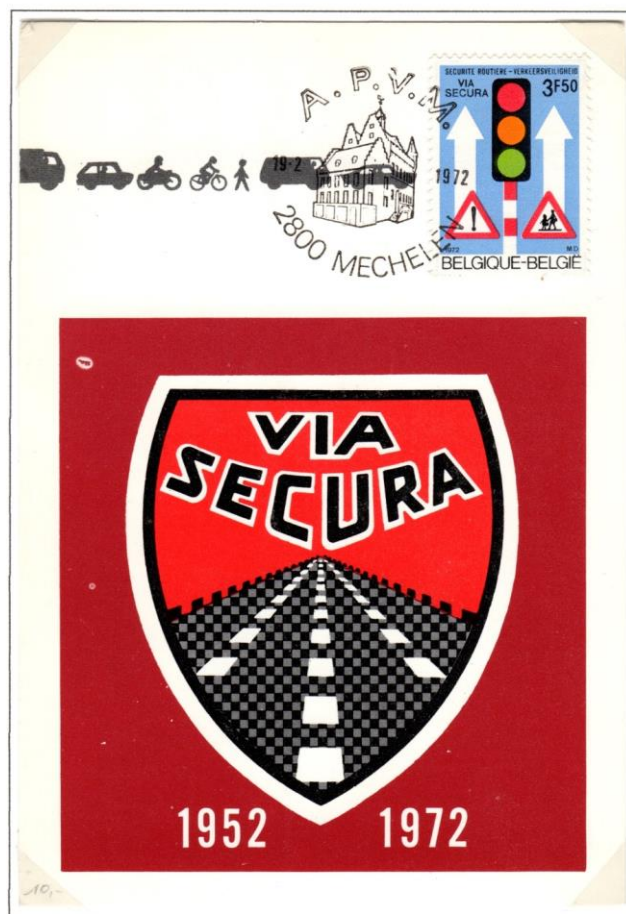


Pour acquit
[Signature]

Maximumkaart verkeersveiligheid.

Zegel uitgebracht op 19-02-1972 ter gelegenheid van 20 jaar Via Secura.

Tussen de verschillende voertuigen staat ook een motorfiets.



Het driemaandelijkse magazine van het BIVV (Belgisch instituut voor de verkeersveiligheid) heet Via Secura en wordt op een oplage van meer dan 6000 exemplaren verspreid bij een vrij uiteenlopend publiek, zoals onder andere politiediensten, beleidsorganen, studiebureaus, stedenbouwkundigen, journalisten, bibliotheken, leerkrachten, jeugdverenigingen en de autosector.

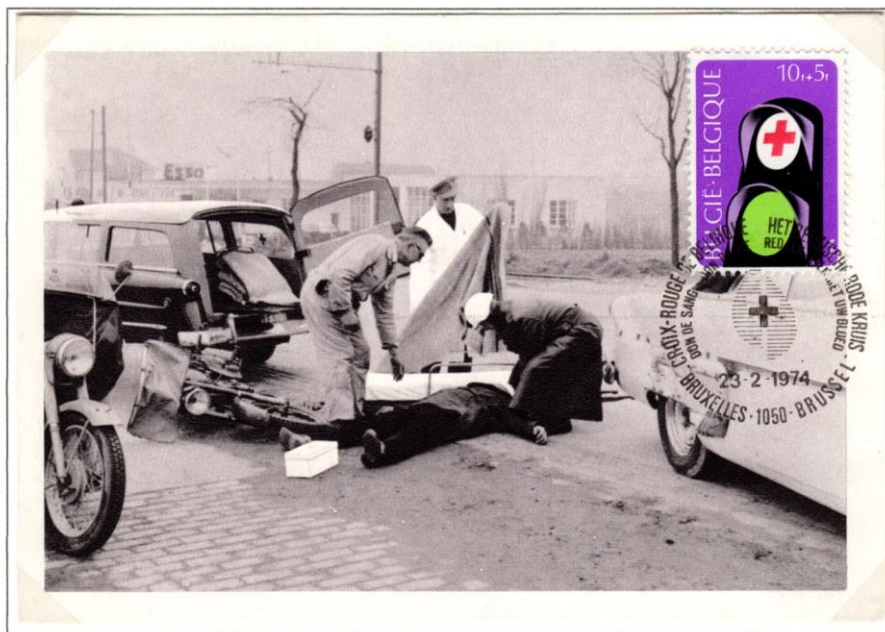
In het blad verschijnen veel artikelen die de verkeersveiligheid moeten bevorderen.

Het Belgische rode kruis.

Zegel met toeslag uitgegeven op 23-2-1974.

Met deze uitgifte wil het rode kruis aandacht vragen voor het belang van bloeddonoren.

In de gelegenheidsstempel de tekst 'Red een leven met uw bloed'.



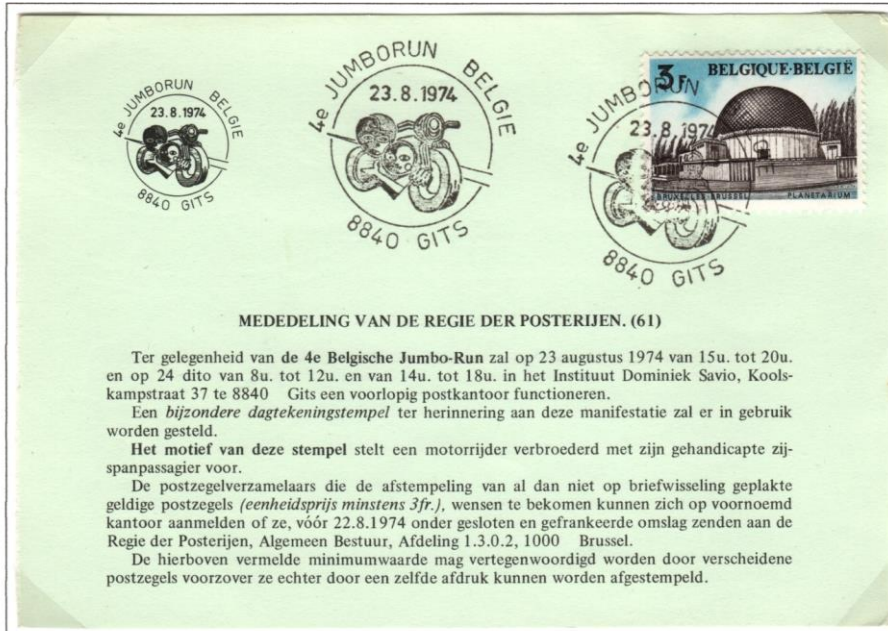
Bloeddonor.

Een bloeddonatie is het vrijwillig afgeven van bloed. Het bloed kan bestemd zijn voor iemand die een bloedtransfusie nodig heeft, maar ook voor verschillende soorten onderzoek.

Bloed geeft andere mensen die ziek of gewond zijn, weer een kans op een gezonder leven. Bloed afgeven is eigenlijk een simpele manier om het leven van een ander te redden. Zoals hierboven bij een ernstig verkeersongeval.

4^e Jumborun België.

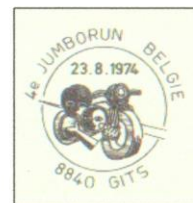
Kaartje met mededeling van de regie der posterijen.



In 1961 neemt David Cooper in Engeland een initiatief om de toenmalige slechte reputatie van de motorrijders wat op te vijzelen. Hij organiseert een rondrit van motoren met zijspan die voor een ritje iemand met een handicap als passagier meenemen. Deze run ging naar van DudleyZoo in West Midlands. Voor de jongeren met een handicap werd het een onvergetelijke



dag en de attractie was vooral een olifant 'Jumbo'. Jumbo-Run was geboren. Vele landen volgde waaronder Nederland in 1964 en België in 1971.



Belgische motorrijdersbond.

Enveloppe van de Belgische motorrijdersbond.



Maximumkaart Koning Albert II en Koningin Paola.

Foto gemaakt naar aanleiding van hun 25 jarig huwelijk (2 juli 1984).
Koning Albert II was een enthousiaste motorrijder.



Artikel uit "het Motorrijwiel" over Chris Groeneweg. Technische man van Kawasaki Nederland.

Hofleverancier

In 1973 kreeg Chris er een prominente klant bij: prins Albert II van België, de broer van Koning Boudewijn. "Hij was een enthousiast motorrijder en reed op een Kawasaki Z1 900. Bruinsma was importeur voor de Benelux en had dus ook deze machine geleverd. De prins stond er op dat ik de servicebeurt zou doen en dus kwam hij met zijn secondant Frank van Baaten - ook op een Kawasaki Z1 - naar de Stadhouderskade in Amsterdam. Ze sliepen in het Hilton hotel", weet Chris nog. "Eigenlijk was ik niet in staat om de beurt uit te voeren want ik was doodziek. De prins kwam naar mij toe en zei: 'Wat heeft u? Bent u wel in staat om te werken? Wacht maar even'. Hij had kennelijk een privé-apotheek bij zich, gaf mij een pil en die werkte super". Zo kon Chris het werk naar tevredenheid uitvoeren. Saillant detail: Prins Albert II volgde later zijn overleden broer Boudewijn op en was tot hij werd opgevolgd door zijn zoon Filip, Koning van België. En Chris mag zich - van mij - hofleverancier noemen.



Chris bezig met de servicebeurt. Prins Albert kijkt belangstellend toe.

DE BROER VAN DE KONING IS MOTOR- ENTHOUSIAST

Reportage en foto's
WIM WOLTERS



BIJNA HAD IK HEM NIET HERKEND.

IK KEEK NOG EENS GOED EN BESLOOT BIJ MEZELF DAT HIJ HET MOEST ZIJN.

ZO BEGON EEN LEUK MOTORRIJDERSVERHAAL ZOALS ER ZOVELE ZIJN.

Toen ik met mijn Kawasaki drie-eenhalf driepitter bij de firma Bruinisma in Amsterdam de enorme werkplaats binnenreed, zag ik een vuile negenhonderd van het reeds eerder genoemde merk staan.

Even keek ik naar het bemoderde Belgische kenteken, maar dacht er niet verder over na.

Directeur van de firma, Henk Vink, was in gesprek met twee in motoroveralls gestoken mannen en ik wachtte even omdat ik ook nog iets met Henk Vink te bepraten had.

Het gezicht van de ene motorrijder kwam mij bekend voor. Wie was die man ook weer?

Henk Vink liep op mij toe en op mijn vraag „wie is die knaap?” vertelde Vink mij met een samen-zweerderig gezicht: het is de Belgische prins Albert van Luik.

Op dat moment rook ik, als journalist, nieuws.

En wat voor nieuws! Ik wist, dat de Belgische pers alle moeite had gedaan om prins Albert op zijn viercilinder Kawasaki te fotografe-

ren, maar tot nu toe was daar nog geen enkele fotograaf in geslaagd.

Het was in België bekend dat de prins wel eens motor reed; zeer tot ongenoegen van de regering, die vond dat een prins, eerste in de rij van troonopvolgers, niet zo'n „gevaarlijke” hobby mag hebben. Om dus politieke moeilijkheden in zijn land te voorkomen, reed de prins altijd met zijn helm op, die hij zelfs bij het tanken nooit afzette, dit om herkenning en fotograferen te voorkomen.

Het gezelschap was in een geanimeerd gesprek gewikkeld over motoren en ik ging erbij staan.

Tegelijkertijd haalde ik mijn camera onder mijn motorjack vandaan en nam als terloops een paar foto's. Goddank, de prins werd niet boos en ik maakte er nog een paar. Ik mengde mij in het gesprek met de prins en ziet: motorsport maakt ieder gelijk. De prins, Henk Vink en uw verslaggever raakten in een echt motorrijdersgesprek. Zoals u allemaal zelf wel uit ervaring weet, valt er dan genoeg te bepraten.

De prins raakte niet uitgepraat over de goede eigenschappen van zijn vierpitter, het enige wat hem tegenviel was de service van zijn dealer en dat was dan ook de reden dat hij incognito op de motor naar Amsterdam was gekomen.

Een beetje boos vertelde hij dat zijn motorhandelaar het zelfs vertikte om het speciale Kawasaki gereedschap aan te schaffen.

Ondertussen was men in de werkplaats begonnen met de demontage en de prins volgde met argusogen de gebeurtenissen. Zijn vele technische vragen duiden er wel op, dat men een motorman in hart en nieren voor zich had.

Nadat de prins gevraagd had of ik hem naar zijn hotel wilde rijden (hij had zijn enorme tanktas met bagage onder de arm) stelde ik hem voor dat hij mijn motor voor de twee dagen, dat hij zijn eigen motor kwijt was, zou gebruiken. Dit aanbod werd enthousiast aanvaard, de prins wilde ook wel eens een lichtere Kawasaki berijden.

Toen Henk Vink merkte dat ik

dan zelf twee dagen zonder stoomfiets zat, bood hij mij onmiddellijk een vijfhonderd aan.

Toen trok ik de stoute schoenen aan.

„Vindt u het goed, dat ik van u een paar foto's maak op uw eigen machine?” vroeg ik.

En het ongelooflijke gebeurde. Prins Albert haalde zijn motor uit de werkplaats, trok zijn regenpak weer aan en vroeg waar ik hem wilde hebben.

Wat de hele Belgische pers niet gelukt was in al die tijd, dat lukte zomaar in Amsterdam.

De prins reed zijn motor voor de deur en liet mij een hele serie prenten „schieten”.

We reden op twee motoren naar zijn hotel en nadat hij zijn bagage had weggebracht vroeg hij, of we niet een tochtje door de stad konden maken.

Met opzet zorgde ik ervoor dat we op een stuk snelweg terecht kwamen, waar hij mijn drieënhalf eens flink aan de tand kon voelen.

Nadat ik hem een teken had gegeven van „scheuren maar” vloegen we met grote snelheid over het bochtige traject.

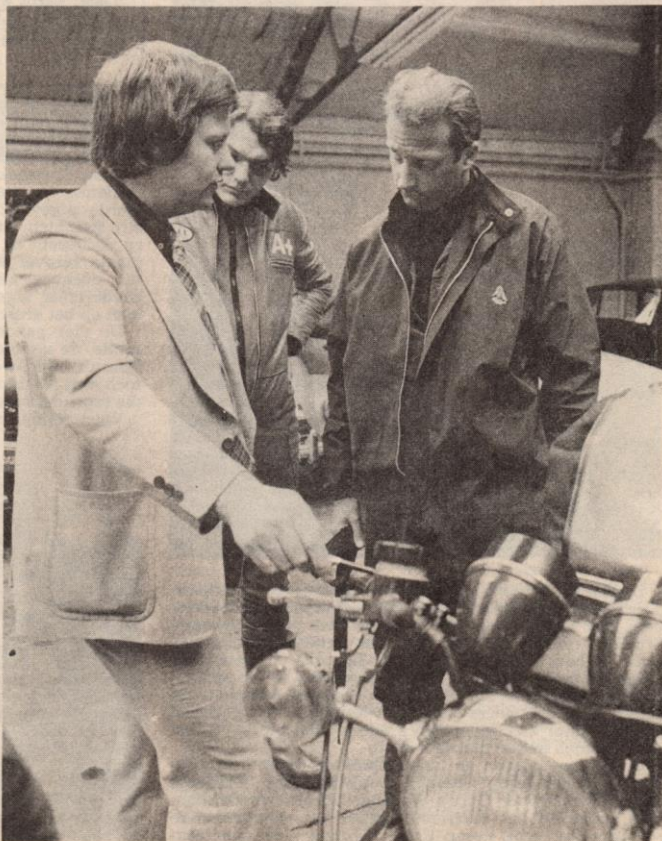
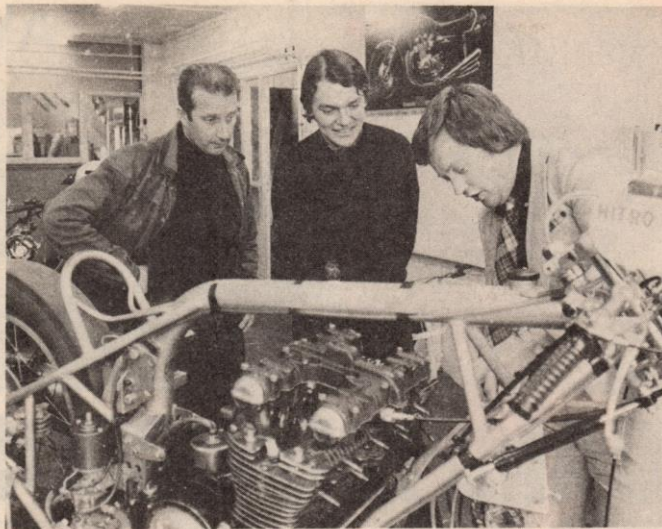
Hierna maakten we nog een rondje Amsterdam en ten slotte streken we neer op een terrasje op het Leidseplein.

Onder het genot van een drankje praatten we nog wat na. Over motoren, natuurlijk. Prins Albert was verrukt over de KAWA (zoals de Belgen altijd over Kawasaki spreken), die hij van mij geleend had. Verrukt vertelde hij dat hij rechttop zittend 170 km/u gereden had. Hij was stomverbaasd dat een drievijftig zo'n snelheid kon halen. Dat zijn eigen machine veel zwaarder in gewicht is, merkte de prins al gauw, want nadat we van de firma Bruinsma vertrokken waren naar het hotel gaf hij iets te veel gas op een rotonde en daar ging de machine gierend op het achterwiel. Gelukkig is de prins een zeer bekwaam motorrijder en hij corrigeerde snel.

Even kwam de gedachte in mij op: stel je voor dat er een ongeluk gebeurt, welk ziekenhuis heeft blauw bloed in voorraad?

In de avond bracht ik de prins naar zijn hotel, waarna ik met hem afsprak, dat ik mijn motor later bij de firma Bruinsma zou ophalen.

Wanneer u dus ooit een Belgische motorrijder ziet op een Kawasaki 900 richting Amsterdam, zwaai dan vooral. Het kán zijne Koninklijke Hoogheid de PRINS VAN LUIK zijn, op weg naar zijn volgende service-beurt.



Kopfoto: De motoragent wist van de prins geen kwaad...

Bovenaan: Prins Albert (links) had veel belangstelling voor Henk Vink's nieuwe 900 cc sprinter.

10-1999

Philatelie

Philatelie

Nederlandsch Maandblad voor Philatelie waarin opgenomen De Philatelist • verschijnt maandelijks, met uitzondering van de maand juli



**KORTE GESCHIEDENIS
VAN HET STRIPVERHAAL**

**VERHUISKAARTEN - BEDREIGD BESTAAN
INTERVIEW MET PIET SCHREUDERS**

DUP

Op 10 oktober 1994 heeft de Belgische PTT een zegel van 10 Franc uitgegeven. Dit ter gelegenheid van de jeugdfilatelie.

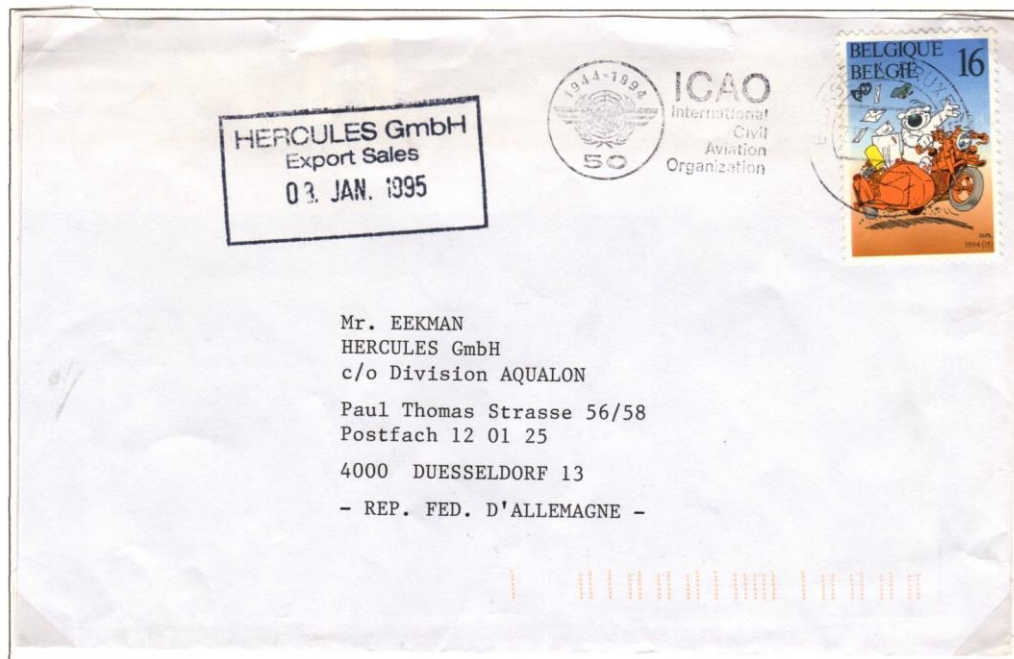
Op de zegel staat stripfiguur Dommel afgebeeld op een motor met zijspan.



Dommel is een Belgische stripreeks rond een dikke witte hond, genaamd Dommel.

De strip werd in 1968 bedacht door de Belgische tekenaar Luc Dupanloup, beter bekend onder de naam Dupa.

Oorspronkelijk verscheen Dommel in het weekblad Kuifje, maar hij ging, dankzij zijn populariteit, een eigen leven leiden.



100 jaar Touring Club België.

Zegel + maximumkaart uitgegeven op 13-2-1995 ter gelegenheid van het 100 jarig bestaan van de Touring Club België.

Op de kaart diverse voertuigen waarmee men gestrande reizigers weer verder hielp.

De BSA motorfiets werd ook wel de gele engel genoemd.



Wegenwachters op motorfietsen uit Nederland en België.



Albert Heijn's PANORAMA van techniek, verkeer en industrie.
In 1953 uitgegeven door Albert Heijn, Zaandam.

Op 25 september 1995 werd door de Belgische P.T.T. een serie van vier zegels uitgegeven ter herinnering aan de Belgische motorindustrie.

De serie postfris.

Minerva-1908



F.N.-1913



La Mondiale-1929



Gillet-1937



En de serie gestempeld.



Minerva

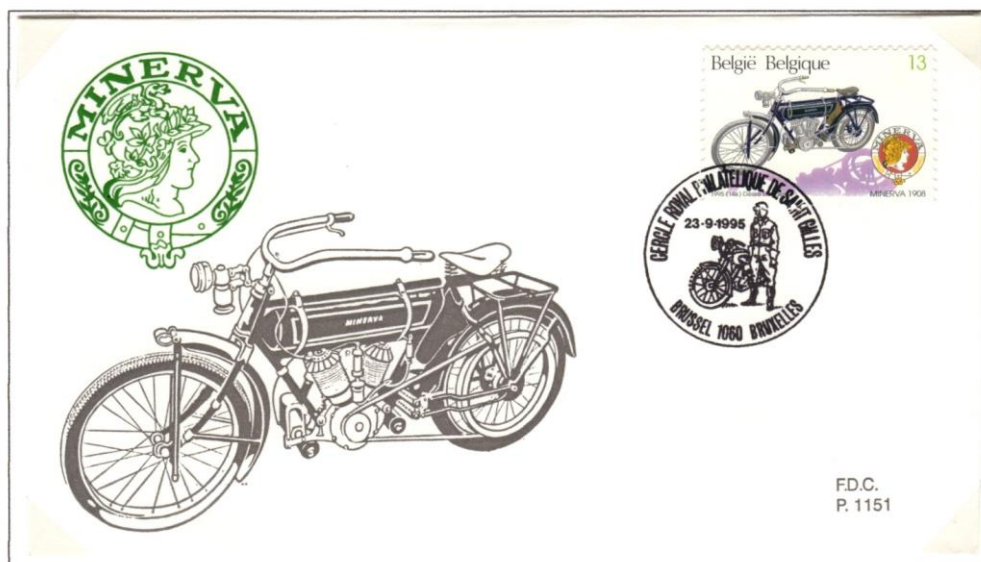
Stichter Sylvain de Jong werd geboren in Amsterdam en verhuisde naar Antwerpen waar hij in 1895 samen met zijn twee broers Henri en Jacques en met drie Antwerpse handelaars fietsen begon te maken onder de naam "Mercury Cycle Co". In 1897 begon Sylvain zijn eigen bedrijf en de merknaam werd Minerva. De naam kwam van de Romeinse godin Minerva, de godin van de wijsheid en de kunsten.

In 1900 begon Minerva ook motorfietsen te maken. Dit gebeurde simpelweg door een $\frac{3}{4}$ pk 172 cc Zürcher & Lühti-clip-on motor aan de voorste framebuis van een Minerva-fiets te monteren. Later kocht Minerva de licentie van Zürcher & Lühti en ging deze eencilinders zelf bouwen. De cilinderinhoud ging naar 211 cc waardoor het vermogen naar 1½ pk ging.

In 1903 leverde Minerva al motorblokken aan grote buitenlandse merken zoals Adler, Opel, Humber en Royal Enfield. In sommige gevallen werden deze motorblokken onder de naam "Romania" verkocht.

In 1905 kwam Minerva met een 4½ pk sterke 577 cc V-twin op de markt. In 1908 verschenen de eerste Minerva's met de karakteristieke, cilindervormige tank en er kwam ook een 855 cc V-twin van 8 pk. De motorfietsproductie eindigde waarschijnlijk in dat jaar, maar in 1909 en 1910 werden nog steeds Minerva-motorfietsen verkocht, waarschijnlijk uit de resterende voorraden.

Vanaf 1904 begon Minerva ook auto's te bouwen. De productie van auto's ging echter ten koste van de motorfietsen: in 1908 werd de productie ervan stilgelegd



F.N.

FN is een Belgische wapenfabriek die ook bekend werd door de productie van motorfietsen, die in de jaren dertig in Duitsland onder de naam BAM werden verkocht.

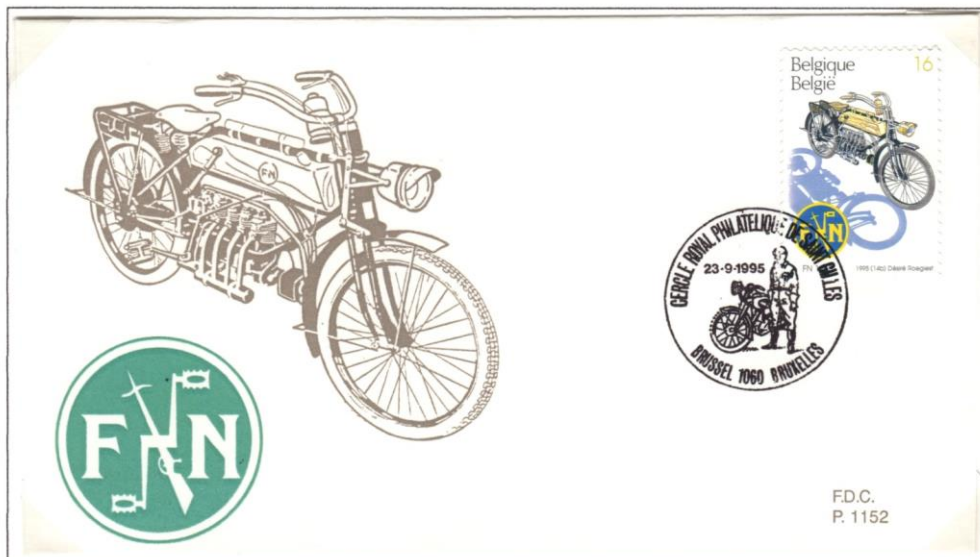
De bedrijfsnaam was Fabrique Nationale d'Armes de Guerre S.A, Herstal. Er werden motorfietsen geproduceerd van 1901 tot 1959.

In 1901 verscheen de eerste motorfiets, het "ezeltje". Het had een Franse 133cc viertakt motor ingebouwd in een F.N. fietsenframe.

Hierna werden eencilinders van 188, 225 en 286 cc gebouwd, maar al snel werd FN bekend om haar viercilinders. De eerste viercilinder in massaproductie was de 362cc-FN uit 1905, Vanaf 1906 evolueerde de viercilinder naar een steeds grotere cilinderinhoud, tot 750 cc in 1913.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de fabriek onmiddellijk bezet door de Duitsers. FN was immers in eerste instantie een wapenfabriek. De productie van motorfietsen werd gestaakt en alle belangrijke functies in het bedrijf werden door Duitsers bezet. Na 1945 kwam de XIII-serie uit, die bestond uit een 450cc-zijklepper, een 250 cc met tuimelaars, een 350cc-zijklepper en een 350 cc met tuimelaars. Deze serie bleef in productie tot 1958. In 1955 was ook Gillet met FN en Saroléa gaan samenwerken. Men bouwde intussen alleen nog tweetakten, onder andere met ILO-motor.

Vanaf 1955 werden nog Royal Nord-bromfietsen in licentie gebouwd, maar de eigen modellenlijn werd langzaam maar zeker afgebouwd. Voor wat motorfietsen betreft was het in 1967 afgelopen.



La Mondiale

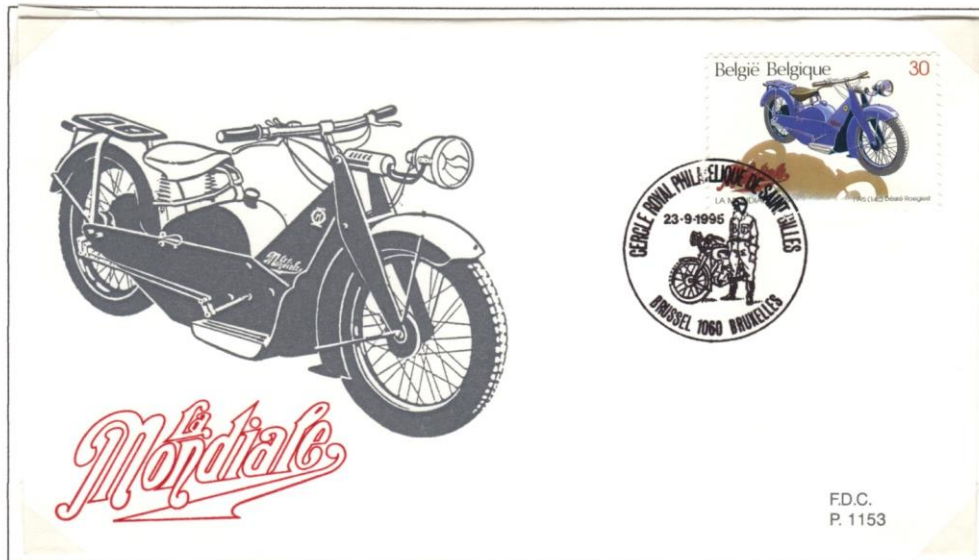
De volledige bedrijfsnaam was: Morel & de Nève, later Anciens Etablissements Fondu, Vilvoorde en SA des Constructeurs Mécaniques Mondiale. Er werden van 1923 tot 1934 motorfietsen geproduceerd.

Het bedrijf was opgericht door de Franse gebroeders Georges en Eugène Morel.

In 1923 verscheen het eerste prototype op het Salon van Brussel. La Mondiale was een van de eerste merken dat frames van geperste plaat gebruikte. De technische delen werden vrijwel geheel aan het oog onttrokken door plaatwerk en ook de voorvork was van driehoekige profielen gemaakt. Dit model "De Luxe" was meteen ook leverbaar als damesmotorfiets, met een lage instap en een "zetel" in plaats van het zadel. Het motorblok was in eigen huis ontwikkeld: een 308cc-eencilindertweetakt die ondersteboven gemonteerd was. In 1925 werd het bedrijf overgenomen door Fondu, waarbij de gebroeders Morel tot 1931 als hoofdtechnici bleven werken. Het bedrijf verhuisde aldus naar Vilvoorde. Fondu bracht 3 types uit: Luxe, Sport en toerisme. Ze hadden 350cc-Blackburne- of JAP-zijklepmotoren, de toerisme had een 350cc-Villiers-tweetakt. In 1927 kwamen er 500cc-typen, in 1928 werd er een Villiers-tweecilinder en een Chaise-OHC-motor gebruikt. In 1928, na een fusie met S.A. Outillage et Machines-Outils Blavier ontstond de S.A. des Constructeurs Mécaniques Mondial. Blavier gebruikte de eigen 308cc-tweetaktmotoren die ondersteboven in het frame gemonteerd waren. De voetsteunen vormden tevens de uitlaten en de benzinetank zat onder het zadel. In 1929 kwam het starre meer "open" starre plaatframe, dat vanaf dat moment voor alle modellen gebruikt zou worden.

Men bouwde in 1932 nog een lichte 150cc-tweetakt met Villiers-blok. Alle viertakten (350, 500 en 600 cc) kwamen van Sturmey-Archer. In 1933 kwam het laatste model: een goedkope 350cc-tweetakt. In 1934 werden nog 350cc-kopklepers van Sturmey-Archer ingebouwd, maar in hetzelfde jaar eindigde de productie.

Mondiale bestaat nog steeds en is gevestigd in Zele. Tegenwoordig verkoopt men gebruikte en nieuwe Mondiale metaalbewerkingsmachines.



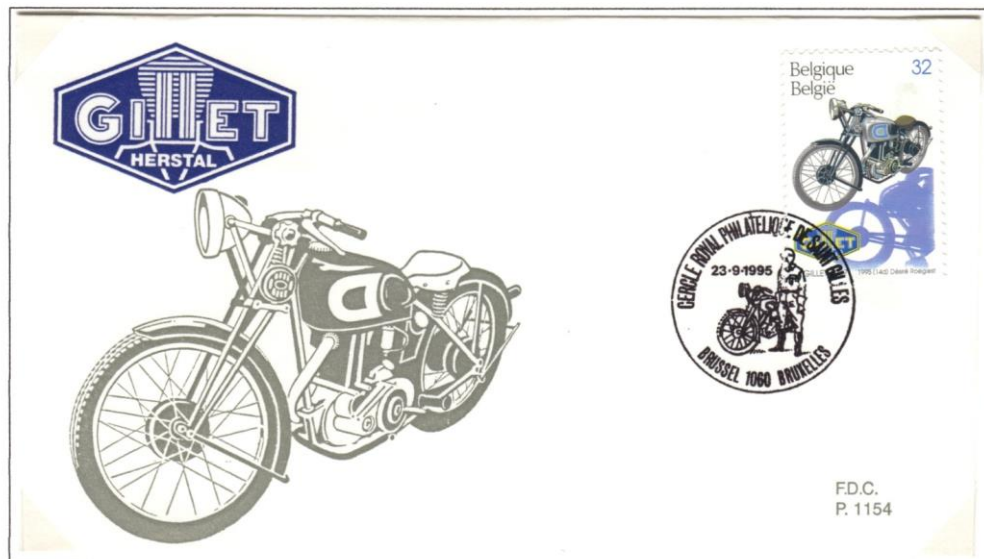
Gillet

De bedrijfsnaam was S.A. des Ateliers Gillet, Herstal. Er werden motorfietsen geproduceerd van 1919 tot 1958. Het bedrijf werd opgericht door Leon Gillet.

In 1919 begon Gillet zijn productie met een 300cc motorfiets meteen eigenbouw tweetakt motor. Spoedig werd de motor tot 350cc vergroot. Naast de tweetakten werden kort daarna ook 500cc eencilinder viertakt motoren geproduceerd die door Gillet zelf waren ontwikkeld. De zware 750cc motorfietsen werden voorzien van de Zwitserse MAG V-twin. Zeer bekend werd de tweetakt met roterende inlaat 'Tour du Monde' die zijn naam te danken heeft aan een reis rond de wereld. in de jaren dertig van de vorige eeuw werd een scala aan motoren gebouwd, waaronder ook zware zijspan machines met tweecilinder tweetaktmotoren van 750cc voor het leger. Na de tweede wereldoorlog werd zowel voor het leger als voor de burgers een reeks machines geproduceerd, variërend van 98cc tweetakt tot kopkleppers van 500 cc. De grote G ,die in elk carter is ingegoten kenmerkt elk Gillet motorblok. In Herstal bij Luik hadden ook andere motormerken hun oorsprong zoals Saroléa en F.N.

In 1955 ging men samenwerken met Saroléa en F.N. , maar in 1958 kwam er een einde aan de productie van Gillet.

Saroléa maakte tot 1960 uit de voorraad onderdelen nog Gillet motoren



Aangetekende enveloppe met o.a. de serie Belgische motorfietsen.

De enveloppe (40 gram) is gefrankeerd met 183 Fr. aan zegels.
Het tarief voor een aangetekende zending naar Polen was 182Fr.



Mondiale

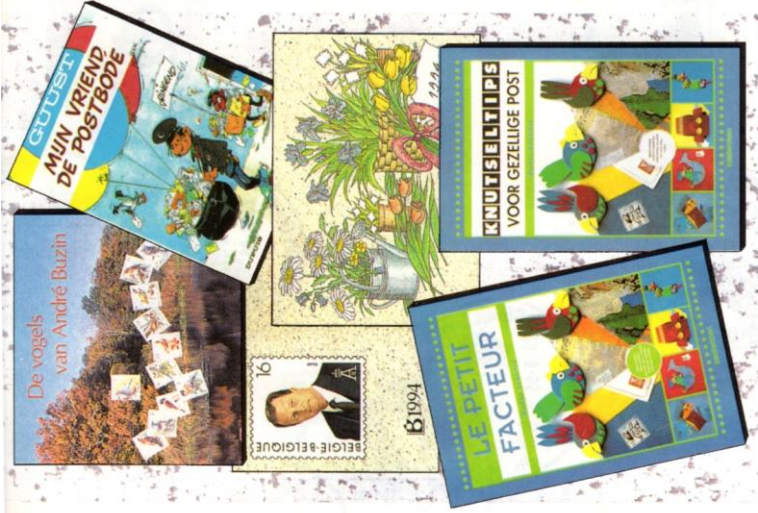


MOTOS ANCIENNES



PHILAPOST

Editeur responsable : Frank Daniels - PHILAPOST - Centre Monnaie - 1000 Bruxelles



IL EN RESTE ENCORE MAIS CE SONT LES DERNIERS!

Les stocks de la pochette annuelle de 1994 et du livre "Le Petit Facteur" sont presque épuisés.

Ces deux articles particulièrement intéressants, dont quelques exemplaires seulement sont encore disponibles, peuvent être acquis auprès de PHILAPOST - Service des collectionneurs - Centre Monnaie à 1000 BRUXELLES par versement ou virement préalable du montant correspondant à votre commande aux C.C.P. suivants:

- pochette annuelle de 1994 (1.300 BEF) au compte n° 000-2055630-06

- Livre "Le Petit Facteur" (365 BEF) au compte n° 000-2055913-95.

A noter que l'ordre d'arrivée de vos demandes sera déterminant. Dès lors, ne tardez pas à réagir!



SERVICE SOCIAL DE LA POSTE ET PHILAPOST

Un calendrier nouveau est arrivé. Il présente sept reproductions de timbres-poste ayant pour thème les jeux olympiques modernes dans le cadre de leur centenaire. Il est disponible au prix de 65 BEF, auprès de votre agent distributeur, dans tous les bureaux de poste ou en virant la somme 65 BEF par exemplaire au CCP 3044000-59 du Service Social de LA POSTE en indiquant "Calendrier 1995" dans le cadre "communication" en précisant la langue souhaitée (français ou D). Pour toute information: tél.: 02/204.69.19.

toute correspondance: service social de La Poste
ce calendrier postal - WTC Tour 2
: Jacquemain 162 bte 34 - B-1210 Bruxelles

FILA '95

Dans l'enceinte de la Bourse Philatélique et Numismatique Internationale "FILA '95", et comme cela est devenu à présent une tradition, un bureau de poste provisoire doté d'un timbre à date spécial sera ouvert les samedis 23 et dimanche 24 septembre 1995 de 10 à 18h au Bouwcentrum, Salle 3, Jan Van Rijswijcklaan, 191 à 2020 ANTWERPEN.

L'équipe de vente de PhilaPost, qui sera présente dans cet office, vous souhaite cordialement la bienvenue.



NOUVEAUX TIMBRES A DATE

À partir du 1er octobre 1995, des nouveaux timbres à date avec signe reconnaissable seront utilisés dans les bureaux de poste avec guichet philatélique suivants:



à Sint-Niklaas 2; au lieu de Sint-Niklaas 1.
à Roeselare 2; au lieu de Roeselare 1.
à Sint-Niklaas 2; au lieu de Sint-Niklaas 1.
à Roeselare 2; au lieu de Roeselare 1.
à Sint-Niklaas 2; au lieu de Sint-Niklaas 1.
à Roeselare 2; au lieu de Roeselare 1.

"TIMBRE-POSTE SUPPLÉMENTAIRE"

Le 15.11.1995, à l'occasion de la "Fête du Roi", le 15.11.1995, APOST émettra un timbre-poste spécial supplémentaire à la valeur de 10f.

ARACTERISTIQUES

Valeurs	Sujets	Tirages
13 F	MINERVA 1908	3.000.000
16 F	FN 1913	6.000.000
30 F	LA MONDIALE 1929	1.500.000
32 F	GILLET 1937	1.500.000

sinateur
 mat (timbre)
 édité d'impression
 ivure (cylindres porte-image)
 mbre de planches
 mposition des feuilles
 neteur
 11, 1/2
 14a: polyvalent non-phosphorescent
 14b, 14c, 14d: polyvalent phosphorescent

ENTE

artir 25 septembre 1995.

REVENTE

23 et le 24 septembre 1995 de 10 à 17 h.

Musée de la Ville
 Place Van Meenen
 0 BRUXELLES (Saint-Gilles)
 Musée Communal de Herstal
 Place de la Licourt 25
 4040 HERSTAL
 3090 PEER
 POSTZENTRUM
 DE TORN 75
 23-9-95
 PHILATELIE DE LOURTHE
 CERCLE
 23-9-95
 4040 HERSTAL

BLITERATION 1er JOUR D'EMISSION

25 septembre 1995 de 9 à 17 h au bureau de poste de Bruxelles 1, titre Monnaie à 1000 Bruxelles.



OTIFS DES TIMBRES À DATE

0 Bruxelles:
 0 Herstal:
 0 Peer:
 jour:
 moard du passé devant sa machine
 moto de marque "FN"
 moto de marque "Gillet" devant l'ancien
 Hôtel de ville de Peer
 accessoires d'un moard du passé

Motos belges. D'aucuns seront surpris, voire stupéfaits que l'on parle encore de motos belges à un moment où le marché est dominé par des marques américaines, allemandes, italiennes et surtout japonaises. Or, il fut un temps où les constructeurs belge se distinguaient sur ce marché grâce à la haute technicité, à la qualité exceptionnelle ainsi qu'aux prix raisonnables de leur produits, au point qu'ils purent aisément vendre leurs moteurs ; des constructeurs étrangers et même à l'armée qui, à l'époque était un important client.

Les ateliers étaient répartis dans l'ensemble du pays. Citons par exemple, la FN et Saroléa à Liège, Minerva à Anvers et La Mon diale à Bruxelles. La production commença au début de ce siècle et ne prit fin que dans les années soixante. Dans l'intervalle, elle connut des hauts et des bas. Les deux guerres mondiales et la grande crise économique des années trente portèrent déjà forte ment atteinte à la production. En outre, la démocratisation de l'au tomobile à la fin des années cinquante fut également de nature à décaler le centre d'intérêt de la moto à l'automobile. Enfin l'abolition des quotas d'importation contribua fortement à l'énor me succès des constructeurs étrangers, surtout japonais, qui ne tardèrent pas à dominer les marchés mondiaux.

La page est maintenant définitivement tournée. Cela n'empêche cependant pas de se rappeler, avec fierté et une pointe de nostal gie, les éclatants succès réalisés par les constructeurs belges. Les plus anciens parmi nous se souviendront certainement encore de champions de la vitesse que furent René Milhoux, Demeuter Noir, Grizzly, Grégoire et bien d'autres et qui se distinguèrent au plus haut niveau dans les courses de vitesse en pulvérisant de nombreux records mondiaux. En motocross également, les mar ques belges ne restèrent pas en rade puisqu'elles obtinrent maints succès nationaux et internationaux.

MODEXPO '95

A l'occasion de l'exposition philatélique nationale "Modexpo '95", un bureau de poste temporaire sera ouvert les 28 et 29 octobre 1995, de 10 à 17 heures, à l'Athénée Royal, rue de Piétrain, 1370 Jodoigne.

Pendant toute la durée de la manifestation, une étiquette pré imprimée, dont le modèle est reproduit ci-contre, sera utilisée.

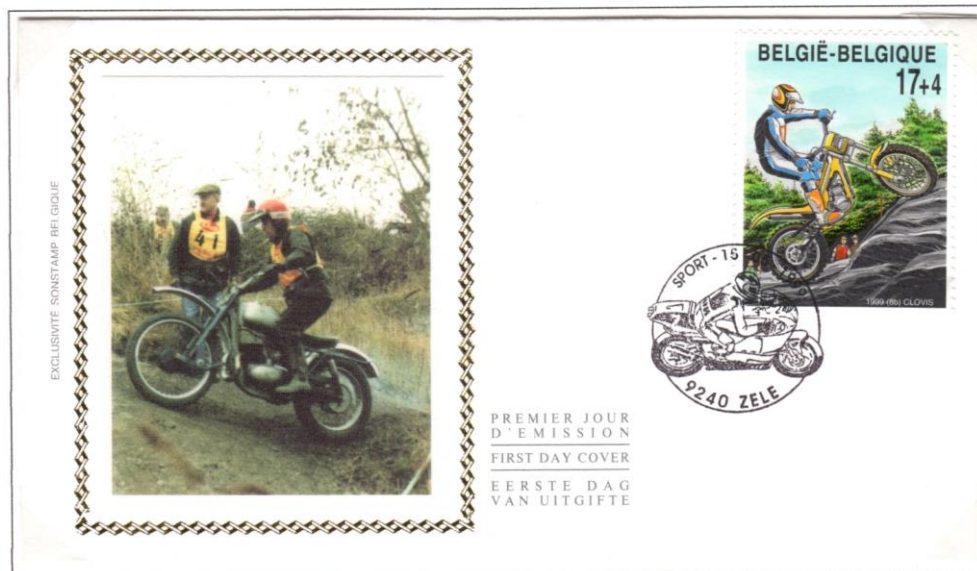


Op 15 mei 1999 werden 2 zegels en een blok uitgegeven met motorsport als onderwerp.

Op de zegels werden de wegrace en trial afgebeeld en op het blokje stond de motorcross centraal.



FDC met eerste dagafstempeling (postkantoor Zele).



FDC met eerste dagafstempeling (postkantoor Zele).

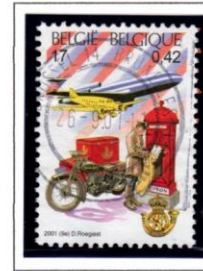


Het blokje gebruikt voor frankering van het clubblad van de MFN.



Ter gelegenheid van de postzegeltonoonstelling Belgica 2001 werd op 9 juni 2001 een serie van 5 zegels uitgebracht met als thema posttransport.

Op een van de zegels wordt een Sarolea 24T 500cc zijklepper met zijspan afgebeeld. Deze werd gebruikt bij het legen van brievenbussen.

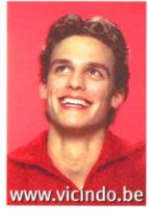


Sarolea

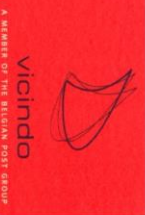
Sarolea is een Belgisch historisch merk van motorfietsen en bromfietsen. De bedrijfsnaam was: Ets. Sarolea, Herstal, Luik. Er werden motorfietsen geproduceerd van 1900 tot 1960.

De zegel werden gedrukt in vellen van twaalf zegels, met op de vignetten afbeeldingen van twaalf verschillende personen.

De zegel met motorfiets werd geleverd met een vignet van www.vicindo.be een dochteronderneming van de Belgische posterijen. Vicindo werd na tegenvallende resultaten in 2004 overgenomen door het Duitse bedrijf Arvato AG, onderdeel van mediaconcern Bertelsmann AG.



Communicatie waarin mensen mekaar ontmoeten.
La communication qui crée des liens.



1
1
1

3.1. V.01

E 4 2 6 5 1

DRUKWERK



MOTOR
FILATELISTEN

114
Dhr. A. van Tiel
Salmstraat
5401 KV UDEN
NEDERLAND

17

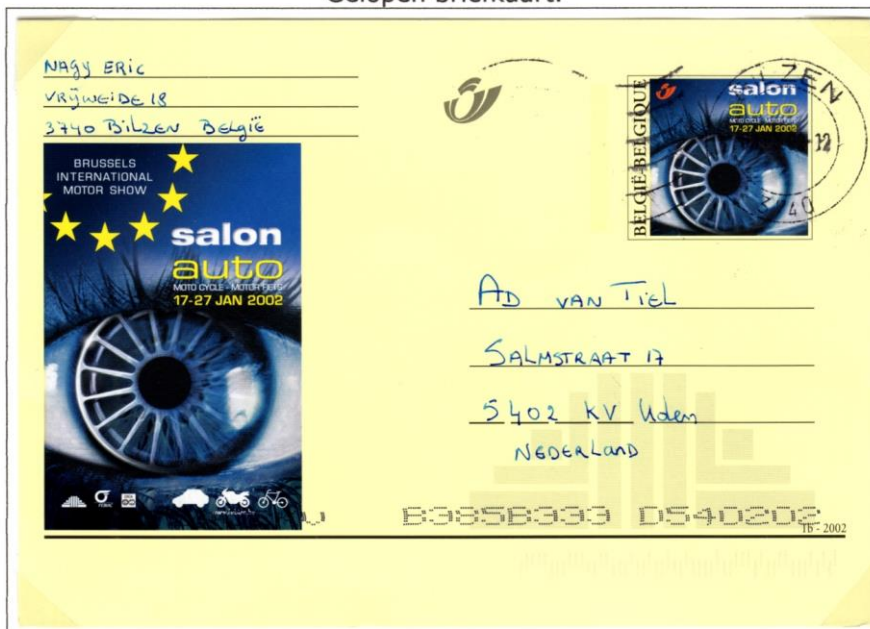
E085E393 D540202

Van 17 tot 27 januari 2002 werd in Brussel een internationale auto en motor show gehouden. Ter gelegenheid daarvan werden twee briefkaarten uitgegeven. Op een daarvan wordt o.a een motorfiets afgebeeld.

Met eerste dagafstempeling.



Gelopen briefkaart.



Op 27 januari 2003 werd een blok van 10 zegels uitgegeven, ieder met een waarde van € 0,49 en voorzien van een prior-tab.
Er zijn 6 verschillende afbeeldingen gebruikt. Gewijd aan; brandweer, politie, civiele bescherming, verpleging, de post en valentijnsdag.

Op de zegel van de politie is o.a. een agent op een BMW R1100 RT te zien.



Kaart met de serie "Een hart voor".

Op de het kaartje ook een handtekening van de ontwerper Désiré Roegist.
Deze heeft voor de Belgische post veel zegels ontworpen.
Ook is Désiré Roegist een veel gevraagd illustrator voor boeken en een
verdiensteijk tekenaar en schilder.

Kaart met voorafstempeling Chimay 25-01-2003.



Twee zegels met verschoven opdruk.

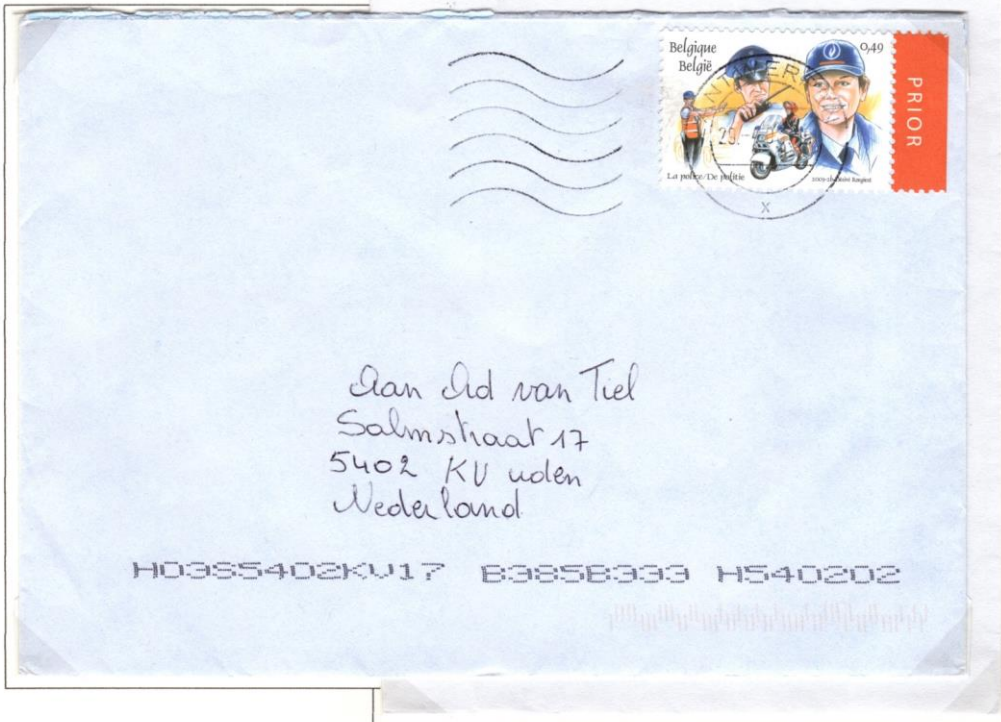
Zegel waarbij de opdruk zodanig is verschoven dat het beeld van de volgende zegel te zien is.



zegel met beeld en kleur verschuiving.



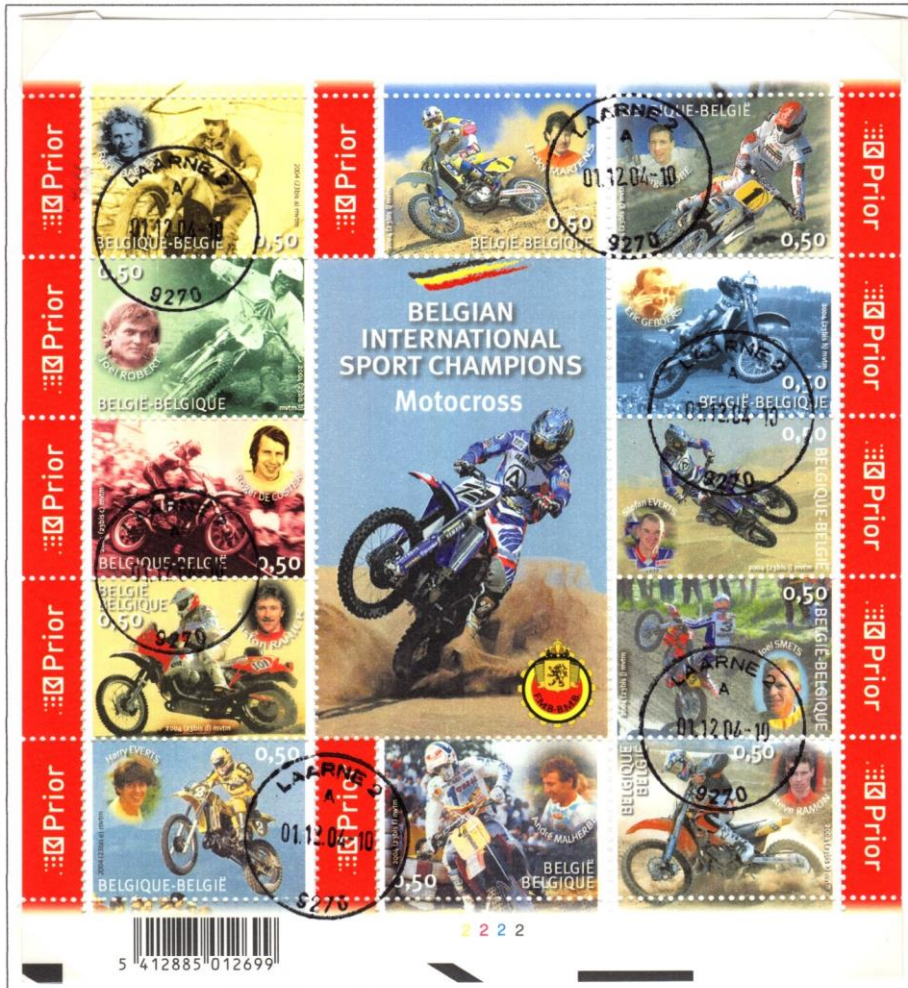
2x de zegel op enveloppe met prior tab links en rechts.
2x de zegel gestempeld met prior tab links en rechts.



Op 22 november 2004 werd een velletje met 12 zegels uitgegeven.
Op de zegels afbeeldingen van Belgische wereldkampioenen motorcross.



Een gestempeld velletje motorcross zegels.



Het velletje werd gestempeld in Laarne op 1-12-2004



René Baeten.

Herentals, 10-06-1927 – 05-06-1960



Als fabrieksrijder voor het Belgische merk FN werd René Baeten in 1958 de eerste Belgische wereldkampioen motorcross in de 500cc-klasse. Hij kreeg dat jaar ook de Nationale trofee voor sportverdienste. Aan het einde van dat seizoen zou FN zich uit de motorcross terugtrekken.

In 1953 en in 1954 werd René Baeten, op Saroléa, tweede in het Europese kampioenschap motorcross 500cc, achter zijn landgenoot Auguste Mingels.

In het eerste wereldkampioenschap 500cc, in 1957, werd hij (op FN) tweede achter de Zweed Bill Nilsson. Het volgende jaar waren de rollen omgekeerd; Baeten werd wereldkampioen vóór Nilsson.

Als lid van het Belgische team voor de Motorcross der Naties, het wereldkampioenschap voor landenteams, behaalde hij podiumplaatsen in 1953 (tweede achter Groot-Brittannië), 1955 (tweede achter Zweden), 1956 (derde achter Groot-Brittannië en Zweden), en 1957 (tweede achter Groot-Brittannië).

René Baeten verongelukte tijdens een wedstrijd op de Gelaagputten in Stekene in 1960.



Joël Robert.



Crandieu 24-11-1943. Zoon van Fernand Robert, een motorsportman die in de motorcross, wegrace en speedway lauweren oogste. Robert kreeg zijn eerste motor op zevenjarige leeftijd en op 15-jarige leeftijd maakte hij in 1959 zijn wedstrijd-debuut bij de BMB. Daarna ging het snel met Robert. Zijn eerste G.P reed hij in 1962 in Spanje (Barcelona)

Joël Robert werd wereldkampioen in 250cc-klasse in 1964 en onafgebroken van 1968 tot en met 1972.

- 1964 250cc Motocross World Championship - 1st (CZ)
- 1965 250cc Motocross World Championship - 2nd (CZ)
- 1966 250cc Motocross World Championship - 2nd (CZ)
- 1967 250cc Motocross World Championship - 2nd (CZ)
- 1968 250cc Motocross World Championship - 1st (CZ)
- 1969 250cc Motocross World Championship - 1st (CZ)
- 1970 250cc Motocross World Championship - 1st (Suzuki)
- 1971 250cc Motocross World Championship - 1st (Suzuki)
- 1972 250cc Motocross World Championship - 1st (Suzuki)
- 1973 250cc Motocross World Championship - 18th (Suzuki)
- 1974 250cc Motocross World Championship - 10th (Suzuki)
- 1975 250cc Motocross World Championship - 19th (Puch)



Roger de Coster.



Ukkel, 28-08-1944. Een populaire motor-crosser in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw. Als Roger aan de start verscheen reed hij wat hij waard was ongeacht het een G.P. of een gewone Nationale wedstrijd was.

Won vijf keer het wereldkampioenschap 500cc en tekende 36 overwinningen in grote prijzen in 500cc op.

De Coster begon met het C.Z. en werd daar 2x Belgisch kampioen in de 500 cc klasse. Dit was in 1966 en 1970

In 1971 stapte hij over naar Suzuki. Hij won drie jaren na elkaar het wereldkampioenschap in 1971, 1972 en 1973. In 1975 en 1976 werd hij opnieuw wereldkampioen. In 1980 stapte hij over naar Honda en werd vijfde in het WK. Hij won tijdens zijn allerlaatste GP (Luxemburg) beide manches. Hierna zette hij een punt achter zijn actieve carrière.

Na zijn carrière als crosser verwierf hij het Amerikaans staatsburgerschap. Hij werd teammanager voor Honda en nadien voor Suzuki. Hij trainde ook het Amerikaanse team voor de Grote Prijs der Naties. En met succes. Zijn American Dream Team (Donnie Hansen, Danny Laporte, Johnny O'Mara en Chuck Sun), behaalden 15 zeges in de Motocross des Nations en drie zeges in de Trophée des Nations



Gaston Rahier.

Chaineux, 01-01-1947 – Parijs, 08-02-2005



Gaston reed in diverse takken van de motorsport op het hoogste niveau mee. Motocross, enduro,s en trial en later de zware rally,s, zoals Parijs – Dakar.

Gaston Rahier werd driemaal wereldkampioen in de 125cc-klasse, in 1975, 1976 en 1977. Hij was daarmee tevens de eerste wereldkampioen in die klasse.

In 1977 werd hij onderscheiden met de Belgische Nationale trofee voor sportverdienste, en in 1985 werd hij, samen met de atleet Vincent Rousseau, verkozen tot Belgische Sportman van het jaar.

Velen van ons zullen Gaston Rahier echter herinneren als de 'grote Belg', Petit Gaston, die twee maal - in 1984 en 1985 - met een door het Duitse 'HPN' geprepareerde BMW GS 80 de bikkelharde rally Parijs-Dakar won.

De naam 'Gaston Rahier' verscheen nog verschillende malen op de voorgrond: in 1984, 1985 en 1988 won Rahier de Rally des Pharaons. Het succesjaar 1985 werd vervolmaakt met de overwinning in de Rally van Australië. In 1986 finishte Gaston als eerste in de Baja Rally in de Verenigde Staten.

Gaston Rahier overleed in Frankrijk op 58 jarige ten gevolge van kanker.



Harry Everts.



Neeoeteren, 18-02-1952.

Harry Everts werd 4x wereldkampioen en won 23 Grand Rrix wedstrijden. Hij staat daarmee in de lijst van beste moto-crossers aller tijden .

In 1975 won hij de FIM Wereldkampioenschap motorcross in de klasse 250cc voor het Puch team. Het jaar voordien, in 1974, had hij in die klasse de bronzen medaille gehaald. In 1979, 1980 en 1981 haalde hij met een Suzuki de titel in de klasse 125cc. Suzuki zou met verschillende rijders de titel 10 jaar lang bemachtigen. In 1976 en 1979 maakt hij deel uit van het winnende Belgische landenteam van de Motorcross der Naties

15 jaar geleden startte Harry Everts een trainingskamp in Spanje. Zijn doel was rijders, of het nu amateurs of pro's zijn, de mogelijkheid te geven om in de wintermaanden zichzelf voor te bereiden op het nieuwe seizoen. Dit aangevuld met de raad van de 4-voudige wereldkampioen. Harry reed zelf vele jaren op het hoogste niveau en stond zijn zoon Stefan altijd bij in zijn carrière. Hij weet dus hoe de vork in de steel zit. Deze formule werd ook stevast gebruikt door Harry's zoon en 10-voudige wereldkampioen Stefan Everts. Toen hij zelf nog reed kwam hij elke winter naar Spanje om zich daar voor te bereiden op het nieuwe seizoen.



André Malherbe.



Geboren als zoon van een motorcrosser (André Malhebe) reed hij zijn eerste race op 11-jarige leeftijd. Het jaar daarop won hij al zijn eerste race, waarna het hard ging. In 1972, toen André 17 was, verbood de Belgische regering motorcross voor coureurs jonger dan 18. Hierdoor werd André genoodzaakt om in het seizoen 1973 een tijd voor Frankrijk te rijden. Hij won zelfs zijn eerste FIM

grand prix onder een Franse licentie.

Later nam hij terug een Belgische licentie en werd driemaal wereldkampioen 500 cc en driemaal vice-wereldkampioen.

In 1984 kreeg André de nationale trofee voor sportverdienste.

Na zijn motorcrosscarrière legde hij zich toe op het rallycrossen. Bij zijn eerste deelname aan Parijs-Dakar in 1988 kwam hij zwaar ten val en bleef hij hierdoor verlamd waardoor er een abrupt einde kwam aan zijn sportieve carrière.

- FIM-Wereldkampioen 125 cc (1973 en 1974, op Zündapp)
- Wereldkampioen 500 cc (1980, 1981 en 1984; 2e in 1983, 1985 en 1986)
- Motorcross der Nations 6x (tussen 1977 - 1984)
- Belgisch kampioen 250cc (1977) 500cc (1983 en 1985)
- Trophee des Nations 5x (tussen 1977 en 1984)



Eric Geboers.



Eric Geboers (Neerpelt, 5 augustus 1962), ook wel The Kid, genoemd. Hij was de eerste Belg die wereldkampioen is geworden in de 125, 250 en de 500 cc. Op 5 augustus 1990, toen hij het wereldkampioenschap won op de Citadel van Namen, stopte hij definitief met het crossen. In 1988 werd hij Sportman van het jaar en kreeg hij de Nationale trofee voor sportverdienste.

Hij reed o.a. voor Honda, Suzuki. Eric Geboers is anno 2008 teammanager bij het Suzuki-fabrieksteam van zijn oudere broer Sylvain met als rijders de wereldkampioen van 2007 Steve Ramon en Ken de Dycker.

Wereldkampioen 125cc: 1982, 1983 (Suzuki)
Wereldkampioen 250 cc: 1987 (Honda)
Wereldkampioen 500cc: 1988, 1990 (Honda)
Belgisch kampioen 500cc: 1987, 1988 (Honda)
Belgisch kampioen 250cc: 1987 (Honda)



Georges Jobé.



Retinne, 06-01-1961

Georges reed op een 250 cc Montesa zijn eerste wedstrijden op het circuit 'De Muur' in Maastricht. In België mocht Jobé nog geen wedstrijden rijden omdat hij nog geen 16 jaar was

Jobé won in 1980 op 19-jarige leeftijd een wereldtitel in de 250cc-klasse van het wereldkampioenschap motorcross en werd daarmee de jongste kampioen ooit. Hij won de titel met een Suzuki. Datzelfde jaar won hij de Motorcross der Naties. In 1983 won hij met Suzuki de titel voor een tweede keer in de 250cc-klasse. In 1986 won hij het Italiaanse kampioenschap in de 500cc-klasse.

Hij won het wereldkampioenschap in de 500cc-klasse drie keer. Met een Honda won hij de kampioenschappen van 1987, 1991 en 1992.

Jobé werd in 1987 en 1992 sportman van het jaar.

- Belgisch kampioen 250cc: 1978, 1980, 1981, 1982 en 1983
 - Belgisch kampioen 500cc: 1984 en 1989
 - Italiaans kampioen 500cc: 1986
 - Wereldkampioen 250cc: 1980 en 1983
- Wereldkampioen 500cc: 1987, 1991 en 1992
 - Motorcross der Naties: 1980



Jacky Martens.



Lommel, 03-07-1963.

Zoon van Lèon Martens, een succes vol crosser die in 1970 en 1971 Europees kampioen werd in de 250 cc klasse van de IMBA (Internationale Motor Bike Association) .

Als 12-jarige zat hij voor het eerst op de motor in 1975. 20 jaar actief als internationaal motorcross fabrieksrijder: 3 jaar bij Husaberg, 7 jaar bij Husqvarna en 10 jaar bij KTM. Wereldkampioen in 1993 met Husqvarna in de 500cc klasse. Sinds 1997 is Jacky Martens de team manager van het KTM-team. Hij verzorgt de marketing van het team en is tegelijkertijd zowel verantwoordelijk voor de verdere ontwikkeling van de fabrieksmotoren als de begeleiding van de KTM-fabrieksrijders. Het JM Racing Team verzorgt het komende seizoen de technische ondersteuning van Sven Breugelmans (B), Joël Roelants (B) en Philip Ringhofen (A).

1984; Belgisch kampioen 250cc (KTM)
1991; Vice-wereldkampioen 500c (KTM)
1993; Wereldkampioen 500cc (Husqvarna)
1994 Vice-wereldkampioen 500 cc (Husqvarna)
1994; Belgisch kampioen 500cc (Husqvarna)
1985 - 1994; 3x winnaar Motocross des Nations



Joël Smets.



Mol, 06-04 -1969

Begon zijn eerste motorcross wedstrijd in 1986 op een van zijn oom geleende Yamaha YZ 490. Dat was het begin van een uitzonderlijke motorcross carrière die hem veel roem opleverde. Op zondag 2 april 1989 maakte Joël op 19 jarige leeftijd zijn G.P. debuut in Valkenswaard. Enkele bijnamen

van Joël zijn 'de leeuw van Vlaanderen' 'blonde reus' en 'Big Foot'. Dit laatste vanwege zijn schoenmaat 46.

1993; 3^e in WK. 500cc (Husaberg)

1994; 3^e in WK. 500cc (Vertemati)

1995; Wereldkampioen 500cc - Belgisch kampioen 500cc (Husaberg)

1996; 2^e WK 500cc - Belgisch kampioen 500cc (Husaberg)

1997; Wereldkampioen 500cc - Belgisch kampioen 250/500cc (Husaberg)

1998; Wereldkampioen 500cc (Husaberg)

1999; 3^e in WK. 500cc (Husaberg)

2000; wereldkampioen 500cc - Belgisch kampioen 250/500cc (KTM)

2001; 2^e WK 500cc (KTM)

2002; 2^e WK 500cc - ; Belgisch kampioen open klasse (KTM)

2003; Wereld kampioen open 650cc - 2^e WK. MXGP (KTM)



Stefan Everts.

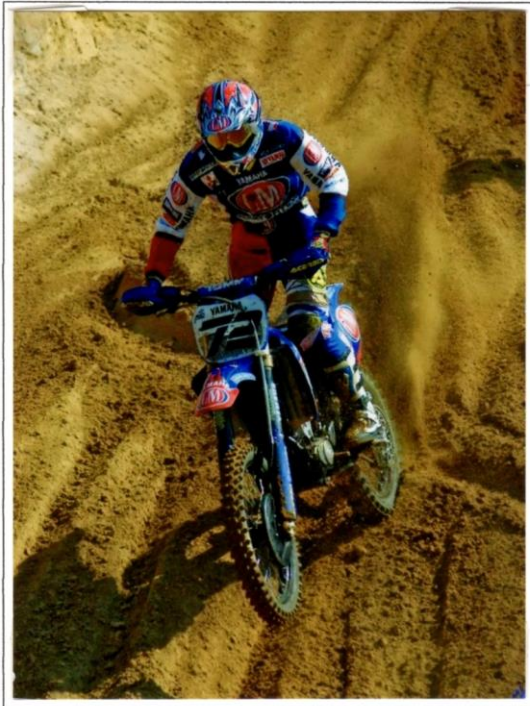


Bree, 25-11-1972

Stefan Everts is de zoon van Harry Everts, viervoudig motorcrosskampioen, onder andere 125 cc in 1975. Al op jonge 4-jarige leeftijd scheurde hij met zijn kleine motor over de circuits. Zijn eerste GP wedstrijden reed hij op zijn 17e. Twee jaar later, in 1991, werd hij voor de eerste maal wereldkampioen in de 125 cc klasse 15 jaar later heeft Stefan alle records aan flarden gereden:

- 10 maal wereldkampioen,
- 101 Grand Prix overwinningen,
- won als eerste piloot drie verschillende GP's op één dag,
- is de enige piloot die wereldkampioen werd op de vier grote Japanse merken (Suzuki, Kawasaki, Honda en Yamaha).

Hij is, na Eric Geboers, de tweede "Mr. 875cc", iemand die wereldkampioen werd in de drie klassen (125+250+500=875).



- 1991: Wereldkampioen 125cc - Suzuki
- 1995: Wereldkampioen 250cc - Kawasaki
- 1996: Wereldkampioen 250cc - Honda
- 1997: Wereldkampioen 250cc - Honda
- 2001: Wereldkampioen 500cc - Yamaha
- 2002: Wereldkampioen 500cc - Yamaha
- 2003: Wereldkampioen MX1 GP - Yamaha
- 2004: Wereldkampioen MX1 GP - Yamaha
- 2005: Wereldkampioen MX1 GP - Yamaha
- 2006: Wereldkampioen MX1 GP - Yamaha

Steve Ramon.



Brugge, 29-12-1979. Als zoon van tweevoudig vice-wereldkampioen zijspancross Eddy Ramon (1991 en 1992) was het niet vreemd dat Steve de motorcross met de paplepel binnenkreeg.

Ramon startte in 1997 in de 125cc-klasse, waar hij in 2003 het kampioenschap won, nadat hij in 2001 en 2002 vice-kampioen was geworden. Vanaf 2004 rijdt hij in de MX1-klasse

1997	29e Wereldkampioenschap 125cc	5e Kampioenschap van België 125cc
1998	26e Wereldkampioenschap 125cc	2e Kampioenschap van België 125cc
1999	6e Wereldkampioenschap 125cc	1e Kampioenschap van België 125cc
2000	11e Wereldkampioenschap 125cc	1e Kampioenschap van België 125cc
2001	2e Wereldkampioenschap 125cc	2e Kampioenschap van België
2002	2e Wereldkampioenschap 125cc	3e Kampioenschap van België MX1
2003	Wereldkampioen 125cc	4e Kampioenschap van België MX1
2004	4e Wereldkampioenschap MX1	Kampioen van België MX1
2005	4e Wereldkampioenschap MX1	2e Kampioenschap van België MX1
2006	3e Wereldkampioenschap MX1	Kampioen van België MX1
2007	Wereldkampioen MX1	Kampioen van België MX1
2008	2e World Championship MX1	Kampioen van België



Duostamps.

Een speciale uitgifte van zegels bestaande uit 2 gecombineerde delen, waarvan het rechterdeel de officiële postzegel met frankeerwaarde is (vanaf 1 april 2004 zonder waardeanduiding) en het linkerdeel een vignet. De zegels worden te koop aangeboden in Artissshops en Philaboetieks van de Belgische post

Duostamp: Mickey Mousse (2003)



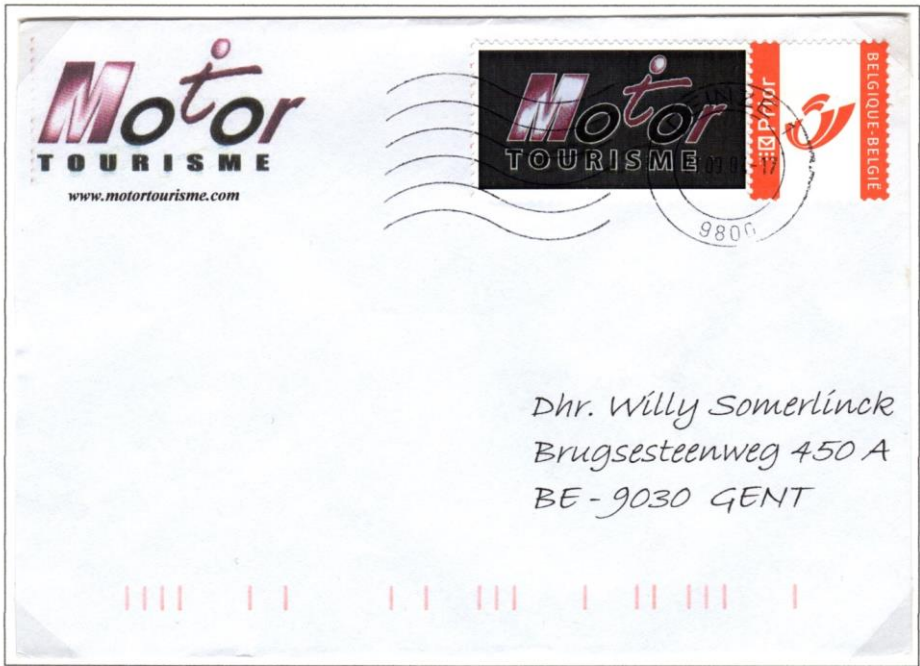
Duostamp: Snoopy (2007)

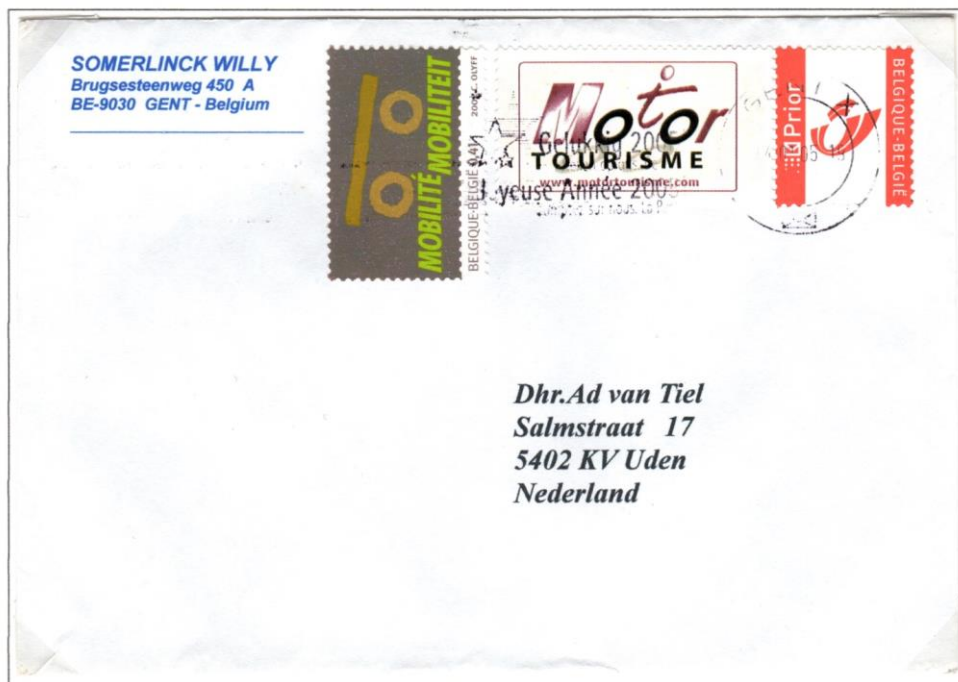


Persoonlijke zegels.

Motortoeisme is een in 2003 opgerichte motorsite. Men kan na betaling lid worden en tourritten downloaden (GPS en Roadboek). Ook worden er georganiseerde motor reizen georganiseerd. B.v. naar Zuid Afrika.







Zegel uitgegeven door de MFN op de Classic Motor Mania in Hoogstraten (België) op 8 en 9 oktober 2011.

De zegel werd in België en in Nederland uitgebracht.
Op de zegel wordt een Brough Superior SS100 uit 1926 afgebeeld.



Persoonlijk zegel met een Suzuki 1300 Hayabusa.



Persoonlijke zegels.

MotorTouring.com is ontstaan in december 2003 onder de oorspronkelijke naam MotorTourisme.com. Vanuit onze hobby kwam het idee dat motorrijden veel meer is dan alleen maar op de motor stappen, de gashendel open draaien en rijden. Wij zullen proberen je nieuwe wegen, dorpen, steden en de mooiste stekjes te laten verkennen en dit alles in de vrijheid van het motorzadel. In 2010 besloten we een andere weg in te draaien... en we starten met de voorbereidingen voor motorreizen naar Zuid-Afrika, meer bepaald de Western Cape, de streek rond Kaapstad en de Wijnlanden (Route 62) .



2e Armored Division

Vignetzegel op een gelopen envelop.



Op de zegel 2 berijders op motorfietsen die Taintignies binnenrijden, een plaatsje in de provincie Henegouwen tegen de Franse grens.

Rechtsboven in de zegel een badge afdruk van de 2e Armored Division.

De 2e Armored Division werd opgericht op 15 juli 1940 in Fort Benning , Georgia .De 2e Armored werd ontworpen als een zwaar pantserdivisie Samengesteld uit twee gepantserde regiment en vier middelgrote tank bataljons, evenals twee lichte tank bataljons.



2e Armored Division

WLA monument dat werd ingehuldigd in Rumes, op 2 september 2009.



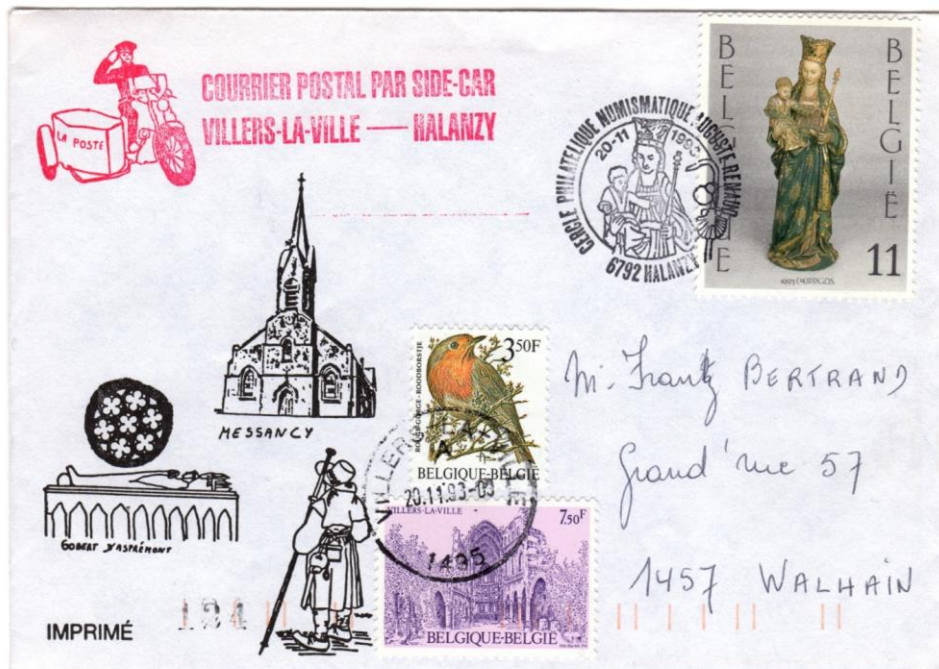
Rumes is een heel klein dorpje aan de Frans-Belgische grens, die werd 'bevrijd' door een WLA rijder van de 2nd Armored Division 'Hell on Wheels' in het begin van september 1944.

Wanneer de rijder realiseerde dat hij de grens was overgestoken, keerde hij terug, het was niet de bedoeling om zo ver vooruit van zijn compagnie te rijden.

Maar het incident maakte hem de eerste Amerikaan in België die dag.

De volgende dagen, zou het 2^e Armored Division grote delen van België bevrijden.

Enkele poststukken en zegels die nog verwerkt moeten worden.



Enkele poststukken en zegels die nog verwerkt moeten worden.



Enkele poststukken en zegels die nog verwerkt moeten worden.



Enkele poststukken en zegels die nog verwerkt moeten worden.



Vrouw Bliz & Uween. N. MAZEREEL-
Beluutkebaan 90, VANEYGEN.
8680 KOEKELARE.



Enkele poststukken en zegels die nog verwerkt moeten worden.



MAURITJUS / DE ROY

Enkele poststukken en zegels die nog verwerkt moeten worden.

