http://www.wikitimbres.fr V2010.pdf

Les Légendes du rail



Vente anticipée le 6 juillet 2001
à Paris

Vente générale
dans tous les bureaux de poste
le 9 juillet 2001



Les Timbres-Poste de France

LA POSTE

http://www.wikitimbres.fr V2010.pdf

Les Légendes du rail

Bloc d'un format vertical 108 x 183
composé de 10 timbres-poste d'un format horizontal 36,85 x 22
Dessiné et mis en page par Jame's Prunier
Imprimé en héliogravure

Déjà présent dans les mines du XVI[e] siècle, le chemin de fer moderne naît au XIX[e] siècle en Angleterre pour permettre la révolution industrielle européenne et la conquête de continents neufs. Ses progrès seront rapides.

Dès 1845, en France, la Crampton permet de rouler à plus de 120 km/h, soit dix fois plus vite que les diligences.

Vers 1860, la locomotive "American" type 220 (un bogie avant et deux essieux moteurs) facilite la conquête de l'Ouest américain et assure la puissance économique d'une nation réunifiée. En 1908, la P8 allemande type 230 (un bogie avant et trois essieux moteurs) caractérise la locomotive européenne du début du XX[e] siècle, avant d'être détrônée par le type Pacific 231. L'ingénieur français André Chapelon réussit à doubler la puissance des locomotives tout en réduisant leur consommation. À partir de 1934, la Pacific Chapelon remorque des trains de 600 ou 700 tonnes à 140 km/h sur le réseau du Nord.

La traction électrique supplante la vapeur à partir des années 1920, particulièrement sur les lignes suisses. La Ae 6/8, surnommée "Crocodile", longue de plus de 20 mètres et pesant 128 tonnes, est deux fois plus puissante que les locomotives à vapeur de la ligne du Saint-Gothard, où elle hisse à 65 km/h des trains de plus de 300 tonnes.

Mais la vapeur résiste. C'est ainsi que la Pacific carénée "Mallard" du réseau anglais LNER remorque les trains vers l'Écosse et roule, en 1938, à 202 km/h lors d'essais. Construite en 1953, longue de 31,73 m, la locomotive articulée Garratt type 59 des East African Railways répartit ses 256 tonnes sur 14 essieux sans endommager les voies, malgré son poids et sa puissance.

Tout en préservant, depuis les années 1930, les petites lignes rurales, l'autorail évolue continuellement. Le X.4200 panoramique de 1959 est un véhicule confortable destiné au tourisme sur les lignes de montagne françaises.

Pendant les années 1950, le chemin de fer, trop lent, semble condamné au profit du tout-automobile et du tout-avion. La SNCF veut prouver le contraire, et lance "Le Capitole" à 200 km/h sur une partie du trajet Paris-Toulouse. Le TGV roulera à 260 km/h en 1981, puis à 300 km/h. Mais avec Eurostar, en 1994, le train fournit un 300 km/h quotidien à l'Europe entière.

Clive Lamming

© La Poste 2001

http://wikitimbres.fr SCAN 2011 V301

Notice philatélique Premier Jour

Les Légendes du rail



Imprimerie des Timbres-Poste et des Valeurs Fiduciaires / 21 01 847 / © La Poste 2001

http://wikitimbres.fr SCAN 2011 V301

Déjà présent dans les mines du XVI[e] siècle, le chemin de fer moderne naît au XIX[e] siècle en Angleterre pour permettre la révolution industrielle européenne et la conquête de continents neufs. Ses progrès seront rapides.

Dès 1845, en France, la Crampton permet de rouler à plus de 120 km/h, soit dix fois plus vite que les diligences. Vers 1860, la locomotive "American" type 220 (un bogie avant et deux essieux moteurs) facilite la conquête de l'Ouest américain et assure la puissance économique d'une nation réunifiée. En 1908, la P8 allemande type 230 (un bogie avant et trois essieux moteurs) caractérise la locomotive européenne du début du XX[e] siècle, avant d'être détrônée par le type Pacific 231. L'ingénieur français André Chapelon réussit à doubler la puissance des locomotives tout en réduisant leur consommation. À partir de 1934, la Pacific Chapelon remorque des trains de 600 ou 700 tonnes à 140 km/h sur le réseau du Nord.

La traction électrique supplante la vapeur à partir des années 1920, particulièrement sur les lignes suisses. La Ae 6/8, surnommée "Crocodile", longue de plus de 20 mètres et pesant 128 tonnes, est deux fois plus puissante que les locomotives à vapeur de la ligne du Saint-Gothard, où elle hisse à 65 km/h des trains de plus de 300 tonnes.

Mais la vapeur résiste. C'est ainsi que la Pacific carénée "Mallard" du réseau anglais LNER remorque les trains vers l'Écosse et roule, en 1938, à 202 km/h lors d'essais. Construite en 1953, longue de 31,73 m, la locomotive articulée Garratt type 59 des East African Railways répartit ses 256 tonnes sur 14 essieux sans endommager les voies, malgré son poids et sa puissance.

Tout en préservant, depuis les années 1930, les petites lignes rurales, l'autorail évolue continuellement. Le X.4200 panoramique de 1959 est un véhicule confortable destiné au tourisme sur les lignes de montagne françaises.

Pendant les années 1950, le chemin de fer, trop lent, semble condamné au profit du tout-automobile et du tout-avion. La SNCF veut prouver le contraire, et lance "Le Capitole" à 200 km/h sur une partie du trajet Paris-Toulouse. Le TGV roulera à 260 km/h en 1981, puis à 300 km/h. Mais avec Eurostar, en 1994, le train fournit un 300 km/h quotidien à l'Europe entière.

Clive Lamming

Dessinateur et metteur en page: Jame's Prunier

Imprimé en héliogravure