

# MAGAZINE **delcampe** Philatélie

Le magazine qui a du cachet

N°33 mai - juin 2020

## CARTOPHILIE

La Femme à Barbe

## MONDE

L'odyssée de  
Thor Solberg

## MONDE

Les Tour et Taxis

## MONDE

Luxembourg, 25 ans  
au patrimoine  
de l'Unesco



DOSSIER

# LES OEUFS DE FABERGÉ





# édito



A l'heure où je vous écris, beaucoup de pays sont sous le choc du confinement. Les rues sont désertes et le travail, quand il peut se faire, s'effectue pour beaucoup à domicile. C'est dans ces circonstances tout à fait particulières que nous publions ce Delcampe Magazine.

Plus que jamais nous avons besoin de nous évader et la philatélie est un des rares moyens d'évasion qui vous permet de rester chez vous. Je suis donc très heureuse de vous offrir quelques heures de distraction en lisant le Delcampe Magazine ! Et, comme il est online, vous n'avez même pas besoin de vous déplacer pour le découvrir.

Au programme ce mois-ci, les œufs de Fabergé, l'odyssée de Thor Solberg, les voyages de l'aviateur Fonck, la suite de votre étude sur le type Sage, la saga des Tours et Taxis, les 25 ans de la reconnaissance de Luxembourg, patrimoine de l'Unesco, la femme à barbe en cartophilie et bien entendu tous vos rendez-vous

philatéliques ! Notre éditoriale ligne variée a toujours eu pour but de permettre aux philatélistes de trouver dans chaque Delcampe Magazine au moins un article qui les intéresse. Plus que jamais en ce temps de repli chez soi, nous sommes heureux de vous proposer cette agréable lecture qui, nous l'espérons, s'avèrera instructive et distrayante.

J'espère de tout cœur que lorsque j'écrirai mon prochain éditorial, l'épidémie sera derrière nous et les beaux jours devant... Chez Delcampe, nous sommes des privilégiés car nous pouvons aider des personnes isolées à s'occuper avec leur collection alors qu'elles ne peuvent plus avoir de contact avec le monde extérieur. Nous n'avions jamais imaginé que cette situation puisse se généraliser pendant plusieurs semaines...

Dans le Delcampe Magazine, nous évoquons souvent des héros dont le visage se trouve imprimé sur tel ou tel timbre. Aujourd'hui, je souhaite conclure cet édito en le dédiant à des héros du quotidien, le personnel soignant, qui reste courageusement à son poste pour prendre soin des malades.

Prenez soin de vous et de vos proches et bonne lecture ! •

Héloïse Dautricourt



# Les Congolâtres

Tous les deux mois, découvrez la revue en ligne “Les Congolâtres”.



Pour vous y abonner gratuitement,  
envoyez un email à

[lindekens.bogaerts@skynet.be](mailto:lindekens.bogaerts@skynet.be)





20

# sommaire



40

## ACTUALITÉS

6 Actualités

## FRANCE

24 Le type Sage n°101IID

32 Le dessous des carnets

46 René Fonck

76 Nouveautés timbres de France

## BD PHIL...ATÉLIE !

72 Uderzo

## CARTOPHILIE

20 La femme à barbe

## L'ART EN TIMBRE

68 Stendhal

## VOS RENDEZ-VOUS

3 Editorial

56 Portrait de collectionneur

66 Price watch

19 L'objet du mois



46

## MONDE

8 Les œufs de Pâques et la Croix-Rouge

16 Luxembourg : 25 ans au patrimoine de l'Unesco

40 L'odyssée de Thor Solberg

59 La saga postale des Tour et Taxis

76 Nouveautés timbres du monde



58

Delcampe Magazine Philatélie  
Rue de la Filature, 25 - 1480 Tubize (Belgique)  
Pour toute question concernant le magazine :  
[magazine@delcampe.com](mailto:magazine@delcampe.com)  
Pour nos annonceurs futurs et présents :  
[advertising@delcampe.com](mailto:advertising@delcampe.com)



# Actualités



## Coronavirus... Soyons patients et prudents !

Le monde entier fait face à une épidémie de coronavirus. Beaucoup de nos pays appliquent des mesures sanitaires importantes, bloquantes. Nous sommes tous, de près ou de loin, concernés et impliqués.

Nombre de salons dont la Fête du Timbre, London 2020 et Paris Philex ont été reportés ou annulés et chacun doit rester chez soi. L'équipe Delcampe travaille depuis chez elle mais continue à offrir tous les services habituels du site.

Nous espérons que cette pandémie sera bientôt derrière nous et demandons entretemps à nos membres de faire preuve de patience car les envois postaux peuvent être perturbés. Prenez soin de vous et de vos proches...

## Delcampe célèbre ses 20 ans en plantant 10 000 arbres

Cette année est une année particulière pour votre site préféré qui souffle ses 20 bougies. A cette occasion, de nombreuses actions d'envergure sont prévues. La première d'entre elle est de planter 10 000 arbres. En partenariat avec l'association Graine de Vie, Delcampe plante 10 000 arbres à Madagascar. Il est important pour nous de rendre à la planète les bienfaits qu'elle nous apporte et d'offrir un futur viable à nos enfants. Cette action s'inscrit dans le projet caritatif de Delcampe qui est en cours de développement.





S.A. GARAGE G. CHABAS & Cie  
86 - CAVAILLON - Tél. (90) 78.3.40



**L'ACEMA** (Association des Collectionneurs d'Empreintes de Machines à Affranchir) vous propose:

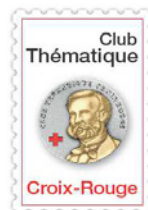
Tous les trois mois un bulletin comprenant des informations, des études et des articles sur les empreintes françaises et étrangères.

Un service de circulations vous permettant de vendre vos doubles et d'obtenir les empreintes qui vous manquent.

L'édition de plusieurs catalogues spécialisés sur les EMA de France, des anciennes colonies avant et après l'indépendance, Andorre, Monaco, Nouvelle Calédonie, Polynésie, Sarre etc...

Tous renseignements sont à demander à :

ACEMA 270 rue A. Watteau 76650 Petit-Couronne  
Tel 02 35 68 18 31 joelleroux@club-internet.fr



## Club Thématique Croix-Rouge

Renseignements et adhésion :

Président, Alain ISRAEL  
20, rue Carnot  
F-95690 Nesles la Vallée  
Tél. : 01 34 70 63 33 et 06 08 24 79 22  
[rankindustrie@wanadoo.fr](mailto:rankindustrie@wanadoo.fr)  
[www.clubthematiquecroix-rouge.fr](http://www.clubthematiquecroix-rouge.fr)

Le Club Thématique Croix-Rouge réunit les collectionneurs venus de tous horizons, épris du même intérêt pour la Croix-Rouge et la philatélie, son but :

- ♦ **Créer** les relations entre philatélistes.
- ♦ **Aider** les échanges et favoriser les collections sur les thèmes : l'histoire postale, la thématique, les cartes postales, les entiers postaux, la classe ouverte, la classe un cadre, la collection libre et la littérature.
- ♦ **Encourager** les études sur le thème Croix-Rouge mais aussi sur la Santé.
- ♦ **Participer** aux expositions et faire connaître le mouvement Croix-Rouge et la Croix-Rouge International.
- ♦ **Le Club Thématique Croix-Rouge vous propose** : une revue trimestrielle de 40 pages, trait d'union entre ses membres, elle contient un large éventail d'informations sur la vie du club, les actualités Croix-Rouge, les nouveautés du monde entier, des articles et des études inédits en philatélie, marcopophilie, des offres de vente et d'achat, des nouvelles de la presse et de l'édition ...
- ♦ **Un service des nouveautés** : du monde entier.
- ♦ **Un service des échanges** : circulations de carnets à choix.
- ♦ **Des abonnements** : aux revues de la presse philatélique avec des tarifs préférentiels.
- ♦ **Des éditions** : de catalogues et études, qui représentent la plus importante littérature philatélique Croix-Rouge existante dans le monde.

### LE PHILATELISTE CROIX-ROUGE

N'est pas vendu par abonnement mais inclus dans la cotisation annuelle du Club Thématique Croix-Rouge : adulte : 40,00 €, étranger : 45,00 €, jeune (moins de 18 ans) : 20,00 €.

**UPT : RÉUNIONS BIMENSUELLES**  
Les 2<sup>e</sup> & 4<sup>e</sup> SAMEDIS MATIN,  
de 9 à 12 HEURES à LA  
**MAISON DES ASSOCIATIONS**  
(ANCIENNE CASERNE NIEL)  
3, place Guy HERSANT  
31400 Toulouse  
MÉTRO ST-AGNE - SNCF (PARKING)  
TÉL. : 05 61 81 04 07



**FOURNITURE de MATÉRIEL PHILATÉLIQUE**  
à conditions avantageuses  
Albums, classeurs, feuilles  
complémentaires, pinces ...

**ABONNEMENT AUX NOUVEAUTÉS**  
tous thèmes, tous pays

**CATALOGUES des TIMBRES-POSTE**  
du monde entier

**BOURSE D'ÉCHANGE**

**BIBLIOTHÈQUE**  
Plusieurs centaines  
d'ouvrages à consulter  
sur place ou à emprunter

**CIRCULATIONS DE CARNETS A CHOIX**  
pour compléter vos collections

**COLLOQUES PROJECTIONS ANIMATIONS**

**RENCONTRES & ÉCHANGES**  
entre philatélistes

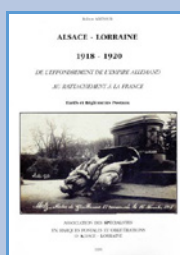
**CONSEILS FORMATION**

**EXPOSITIONS**

## LE RETOUR DE L'ALSACE A LA FRANCE 1918-1940

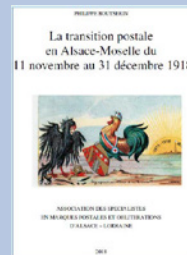
Alsace - Lorraine 1918 - 1920  
Tarifs et règlements postaux

par R. Abensur [1995] de l'Académie de Philatélie  
94 pages / Prix : 27€ plus port



La transition postale en Alsace-Moselle  
du 11 novembre au 31 décembre 1918

par P. Boutserin [2018]  
48 pages / Prix : 10€ plus port\*



Éléments d'histoire postale en Alsace et en Moselle 1919-1940

par L. Bonnefoy [2019] de l'Académie de Philatélie  
130 pages couleur / Prix : 20€ plus port



Catalogue des timbres à date manuels d'Alsace et de Moselle 1919-1940

par L. Bonnefoy [2020] de l'Académie de Philatélie  
180 pages / Prix : 20€ plus port



**Association SPAL - L'histoire Postale d'Alsace-Lorraine**  
<https://spal-philatelie.blogspot.com/>



# Les oeufs de Pâques & La Croix-Rouge

par Alain ISRAEL du **CTCR**

La tradition de s'offrir des oeufs au printemps remonte à l'Antiquité : les Perses, les Egyptiens s'offraient en guise de porte-bonheur des oeufs de poule décorés en signe de renouveau. Il est de tradition d'en échanger avec ses proches le jour de Pâques. En France et en Belgique, de tradition catholique, les oeufs en chocolat sont apportés par les cloches de Pâques, de retour de Rome la nuit du samedi au dimanche. Dans les pays de tradition protestante plus prononcée en Allemagne, en Autriche, en Suisse et en Alsace, les oeufs de Pâques sont apportés par le lièvre de Pâques. En fait, le lapin très prolifique au printemps est probablement un symbole de fécondité antérieur au christianisme.

## L'origine de Pâques

Pourquoi on célèbre la Pâques ? Pâques est une fête religieuse chrétienne qui commémore la résurrection de Jésus. Il semble que le mot Pâques vienne de l'hébreu Pessa'h, le passage, devenu pascha en latin.

Pessa'h célèbre la fuite d'Egypte du peuple juif et le passage de la Mer Rouge. La Pâque juive est fêtée le jour de la pleine lune de printemps, le 14 Nissan (Mars/

Avril). Or, selon les Evangiles, c'est la veille du Sabbat, durant la préparation de Pessa'h qu'eut lieu la crucifixion de Jésus. Sa résurrection, trois jours plus tard, est célébrée par la fête chrétienne, le dimanche suivant la pleine lune de printemps.

La fête juive et la fête chrétienne portent le même nom, mais notons que Pâque, sans " s ", au féminin désigne d'après le Petit

Robert "la fête juive annuelle qui commémore l'exode d'Egypte". Pâques, au pluriel, représente "la fête chrétienne célébrée le premier dimanche suivant la pleine lune de l'équinoxe de printemps, pour commémorer la résurrection du Christ".

Mais Pâques n'est pas seulement une fête religieuse, elle est également une fête païenne et représentait autrefois la célébra-



tion du printemps (1), de la renaissance et du retour de la lumière, après les longs et tristes mois d'hiver.

Dans l'antiquité déjà, plusieurs légendes illustrent cette joie du renouveau, souvent symbolisée par le retour sur terre ou le réveil d'une déesse ou d'un dieu.

## Qui est Pierre-Karl Fabergé ?

Pierre-Karl Fabergé, né le 30 mai 1846 à Saint-Pétersbourg en Russie et mort le 24 septembre 1920 à Lausanne en Suisse, est un joaillier russe d'origine germano-danoise plus connu sous le nom de Karl Fabergé (2). Il est connu pour ses créations d'objets décoratifs raffinés : des pendules, des boîtes, des fleurs, des bijoux ayant la forme d'oeufs de Pâques (3), réalisés à partir de métaux et de pierres précieuses. Il est issu, par son père, d'une famille protestante allemande de la Baltique, dont la branche paternelle est originaire de La Bouteille (en Picardie) et a émigré en Allemagne après la révocation de l'Edit de Nantes, puis dans la province balte de Livonie faisant alors partie de la Russie impériale en 1800, avant de rejoindre finalement Saint-Pétersbourg dans les années 1830.

Il est le fils de Gustave Fabergé, joaillier et de Charlotte Jungstedt de nationalité danoise. La famille fréquente la paroisse suédoise de Saint-Pétersbourg. En 1842, son père ouvre à son compte une joaillerie au 24 rue Bolchaïa Morskaïa, à Saint-Pétersbourg. Ayant passé toute son enfance à Saint-Pétersbourg, Karl suit ses parents qui déménagent pour Dresde, en 1860, laissant l'entreprise familiale entre les mains de gestionnaires de confiance. A Dresde, Pierre-Karl suit des cours à l'École des arts et métiers.

En 1864, Karl part pour réaliser un Grand Tour d'Europe. Il complète sa formation auprès d'orfèvres respectés en Allemagne, en France et en Angleterre et découvre



1 - Carte postale Joyeuses Pâques



2 - Pierre-Karl Fabergé dans son magasin



3 - Carnet de timbres sur les bijoux de Fabergé, Exposition Finlandia 1988.



4 - Bijou de Fabergé.



5 - Façade des nouveaux bureaux et ateliers de Fabergé.



6 - Portrait du Tsar Alexandre III.

les objets exposés dans les galeries des plus grands musées d'Europe. Il poursuit son voyage d'étude jusqu'en 1872, lorsqu'à l'âge de 26 ans, il revient à Saint-Petersbourg et épouse Augusta Julia Jacobs. Il aura quatre fils, tous brillants artistes. Pendant les dix années qui suivent, l'artisan Hiskias Pendin, employé par son père, deviendra son mentor et tuteur.

A la suite de son père Gustave, Karl prend en main les destinées de la Maison Fabergé en 1870, il a vingt-quatre ans, il devient directeur de l'affaire familiale. Il crée des succursales à Moscou, à Londres, à Kiev et triomphe à l'exposition universelle de Paris en 1900. A cette époque, la société participe au catalogue, à la réparation et à la restauration des objets de l'Ermitage.

En 1881, l'entreprise emménage dans des locaux plus spacieux de plain-pied au 16-18 rue Bolchaïa Morskaïa à Saint-Petersbourg (4). A la mort de Hiskias Pendin en 1882, Karl Fabergé est désormais seul pour gérer la société. Il reçoit le titre de Maître orfèvre, qui lui

permet d'utiliser son propre poinçon en plus de celui de l'entreprise. La réputation de Fabergé était telle que le délai d'examen habituel de trois jours ne fut pas nécessaire à l'octroi de la distinction. Son frère, Agathon Fabergé, créateur talentueux, rejoint l'entreprise depuis Dresde, où il avait également étudié à l'Ecole des arts et

métiers. La Maison Fabergé diversifie sa production et commence à exécuter des objets fantaisie (5) et non plus seulement des bijoux.

Karl et Agathon Fabergé font sensation à l'exposition pan-russe qui se tient à Moscou en 1882. Karl y reçoit la médaille d'Or de l'Exposition et la médaille de Saint-Stanislas. Au cours de cette exposition, Fabergé est remarqué par Alexandre III (1845-1894) (6), qui lui commande des boutons de manchettes en forme de cigale. Une des pièces de Fabergé présentée lors de l'exposition était une réplique d'un bracelet en or du IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C. faisant partie du trésor des Scythes exposé à l'Ermitage. L'Empereur déclara qu'il ne pouvait pas distinguer le travail de Fabergé de l'original et ordonna que les objets de la Maison Fabergé soient présentés à l'Ermitage comme des exemples superbes de l'artisanat russe contemporain.

En 1884, Alexandre III lui accorde le privilège d'être le fournisseur de la Cour impériale, le plaçant en concurrence directe du bijoutier suédois Bolin. Il le restera sous Nicolas II et fut également reconnu auprès des cours du Royaume-Uni, de Thaïlande, de Suède et de Norvège. La Maison Fabergé fabriquait plus de 100 000 pièces en 1914 et a ouvert deux magasins, l'un à Moscou et l'autre à Odessa.

Sa clientèle était composée presque uniquement de souverains, la reine Victoria, le roi du Siam, les maharadjahs de l'Inde ou de riches financiers comme Léopold de Rothschild qui ne commande à Fabergé que des objets émaillés jaune et bleu, ses



couleurs sur les champs de courses.

Sa technique et son but principalement étaient d'amuser cette riche clientèle. C'est pourquoi il affectionnait les automates au mécanisme compliqué (7), les cachettes saugrenues, les matériaux les plus précieux. Il était célèbre pour sa technique de l'émaillage "en plein", c'est-à-dire traité en grande surface et pour les charnières invisibles de tous ses objets.

Il employait plus de sept cents personnes. La spécialisation et le travail à la chaîne étaient de règle dans ses ateliers (8). Chaque spécialiste faisait le même travail pendant des années. Ses horlogers, ses tailleurs de pierres, ses peintres étaient les plus habiles de l'époque (9). Lui-même se contentait de dessiner le modèle et d'en surveiller l'exécution. Certaines pièces demandaient parfois plusieurs années de travail.

La Première Guerre mondiale met un terme aux activités de la Maison Fabergé. En 1914 les ateliers reçoivent l'ordre de fabriquer des armes légères pour le front et des pansements pour les blessés. La filiale londonienne ferme en 1915. Le budget des commandes impériales se voit radicalement restreint.

Lors de la révolution d'Octobre 1917, un "Comité des Employés de la Coopérative K. Fabergé" est mis en place, il reprend la direction de la firme jusqu'à la fin de 1918, lorsque Fabergé émigra. Karl Fabergé quitte la Russie, par l'Allemagne en septembre 1918 pour la Suisse. Il meurt le 24 septembre 1920 à l'Hôtel Bellevue à Lausanne. En 1929, sa famille l'enterra au cimetière du Grand Jas de Cannes (en France), auprès de sa femme, décédée en 1925.



7 - Bloc du timbre non perforé du Burundi sur Fabergé pour Rossica 2013.



8 & 9 - Intérieurs des ateliers de la Maison Fabergé.



10 - Premier oeuf de Pâques de Karl Fabergé



11 - Portrait de Nicolas II.



12 - Portrait de l'Impératrice Alexandra Fedorovna.



13 et 14 - Deux timbres du Ghana de 1993 sur les deux OEufs Croix-Rouge .

## Les deux oeufs de Pâques Croix-Rouge

En 1885, le tsar Alexandre III offre le premier oeuf de Pâques Fabergé à sa femme Marie Fedorovna "L'oeuf à la poule" (10). A première vue, cet oeuf avait l'aspect d'un oeuf ordinaire, en émail blanc, mais à l'intérieur se trouvait une surprise : une poule multicolore en or, avec à l'intérieur une couronne. L'impératrice fut tellement ravie que chaque année le tsar commandait pour elle un oeuf à Karl Fabergé. A la mort d'Alexandre III, le 1er novembre 1894, son fils Nicolas II (1868-1918) (11), continue la tradition et commande deux oeufs à Fabergé, l'un pour sa jeune épouse, Alexandra Fedorovna (12 et 13) et l'autre pour sa mère (14). En tout 52 oeufs impériaux furent réalisés, dont deux prévus pour 1918, les oeufs Constellation et Bouleau de Carélie, qui n'ont pas été présentés à cause de la Révolution de 1917. Sept de ces 52 oeufs sont encore portés disparus...

En 1915, l'oeuf de Pâques impérial dit : "la Croix-Rouge aux portraits impériaux", rend hommage à l'implication de Maria Fedorovna comme présidente de la Croix-Rouge durant la Première Guerre mondiale (15). La surprise était que la coquille renfermait un paravent articulé représentant les cinq portraits des femmes de la famille Romanov revêtues de l'habit des soeurs de la Miséricorde (Grande-Duchesse Olga Alexandrovna, soeur du Tsar Nicolas II, la Grande-Duchesse Olga, fille aînée, la Tsarine Alexandra Feodor Feodorovna, la Grande-Duchesse Tatiana et la Grande-Duchesse Marie Pavlovna, cousine germaine du Tsar) (16). Une phrase est gravée au dos de chaque portrait "Il n'y a pas de plus grand amour que de donner sa vie pour ses amis". Les miniatures d'Olga et Tatiana ont été pein-



tes par Vassily Zuiev. A l'intérieur de l'oeuf figure une icône attribuée à Adrian Prachov qui représente la herse de l'enfer, représentation orthodoxe de la résurrection du Christ. Sainte Olga, fondatrice du Christianisme en Russie est représentée sur l'aile gauche de l'oeuf et Sainte Tatiana, martyre figure sur l'aile droite. Sur les deux panneaux des portes est inscrit le monogramme de la couronne de la Tsarine Alexandra et la date 1915.

Sensible à la souffrance de son peuple lors de la guerre de 1914, Alexandra et ses filles avaient suivi une formation d'infirmière et transformé des palais en hôpitaux temporaires. Il est la propriété du Virginia Museum of Fine Arts aux Etats-Unis.

Le deuxième oeuf de Pâques offert à sa mère "L'oeuf de la Croix-Rouge au triptyque de la Résurrection", en émail blanc présente l'originalité de s'ouvrir verticalement. Il contient des miniatures à l'intérieur. Il est la propriété du Cleveland Museum of Art aux Etats-Unis.



14 a - Le deuxième oeuf Croix-Rouge offert à sa mère en 1915.



14 b - Intérieur de l'oeuf e deuxième oeuf Croix-Rouge offert à sa mère en 1915.



15 - Le premier oeuf Croix-Rouge de 1915.



16 - Les cinq portrait de femme de la famille Romanov.





## Le musée Fabergé de Saint-Pétersbourg

L'idée de créer un musée privé en Russie consacré à l'oeuvre du célèbre joaillier russe Karl Fabergé est venue à la fondation après l'achat par Viktor Vekselberg, en 2004, d'une collection unique de chefs-d'oeuvre de Fabergé qui avaient été détenus par Malcolm Forbes. Celui-ci avait réuni une collection de 12 oeufs de Fabergé.

En février 2004, les héritiers Forbes

vendent la collection chez 'Sotheby, mais Elena Gagarine, fille du cosmonaute Iouri Gagarine et directrice des Musées du Kremlin de Moscou, souhaite son retour en Russie. L'homme d'affaires russe Viktor Vekselberg acquiert alors l'ensemble de la collection avant les enchères, de gré à gré, pour 100 millions de dollars afin de "rendre à son pays l'un de ses trésors les plus vénérés".

## Le musée Fabergé de Baden-Baden

Le milliardaire russe et collectionneur d'art Alexandre Ivanov a inauguré le 15 mai 2009, le Musée Fabergé en Allemagne. Il

raconte qu'une des raisons qui l'ont poussé à créer le musée en Allemagne était la sécurité, car créer un musée en Russie est très difficile du fait de nombreuses barrières administratives.

En plus des bijoux et des oeuvres d'art décoratives, Alexandre Ivanov a acheté trois oeufs Fabergé : l'oeuf Carélie, l'oeuf Rothschild Fabergé qui avait été offert à l'origine par Béatrice Ephrussi de Rothschild à Germaine Halphen à l'occasion de ses fiançailles avec le jeune frère de Béatrice, le baron Edouard de Rothschild. L'objet d'art a été vendu aux enchères chez Christie's à Londres, le 28 novembre 2007 à Alexandre Ivanov, pour 8 980 500 livres sterling et le dernier oeuf de Pâques de Fabergé, l'oeuf en bouleau, fait de bouleau carélien avec de l'or et des diamants pour Pâques 1917. Le tsar Nicolas II a été renversé avant qu'il ne puisse l'offrir à sa mère Maria Feodorovna.



17 - Billet d'entrée recto verso du Musée Fabergé à Baden-Baden.

## A la recherche des oeuf perdus

En 1917, l'oeuf en Bouleau fait d'or et de bouleau de Carélie fut sans doute volé par les soldats lors de la révolution d'Octobre. Il était composé d'un éléphant mécanique décoré de huit gros diamants et soixante et un plus petits. On le remontait avec une clé sertie de diamants gravée MF pour Maria Feodorovna (18). Le musée Romyantsevsky (aujourd'hui la Bibliothèque Lénine) acquit l'oeuf après la révolution d'Octobre. Puis disparu, mais retrouvé en 2001, il est la propriété du musée à Baden-Baden en Allemagne. En janvier 1927, le musée fut fermé et 450 pièces de collection y compris les oeufs furent vendus par le gouvernement soviétique aux acheteurs étrangers.

En 2014, la découverte rocambolesque du troisième oeuf impérial de Fabergé offert par l'empereur Alexandre III à son épouse à l'occasion des fêtes de Pâques en 1887 et que l'on pensait perdu, a relancé la frénésie autour des chefs-d'oeuvre de bijouterie conçus par les artisans et artistes au service du joaillier de la cour impériale. L'enthousiasme suscité par ce nom légendaire, associé au règne des derniers Romanov, déclenche de nouvelles recherches et découvertes dont voici un aspect méconnu et inédit. Il y a quelques années un oeuf de Fabergé d'une valeur de 20 millions d'euros s'est retrouvé, non identifié, sur l'étalage d'une brocante aux Etats-Unis. Au même titre que d'autres exemplaires, l'oeuf dont la trace avait

été perdue en 1964, fut acheté pour son or par un humble ferrailleur pour la modique somme de 8 000 euros. Ignorant la valeur du trésor qu'il avait entre les mains, il avait prévu de fondre l'oeuf pour revendre l'or avant de tomber, en 2014, sur un article révélant qu'il s'agissait en réalité d'un oeuf de Fabergé original d'une valeur de 20 millions d'euros. Il a été entreposé dans sa cuisine pendant plusieurs années. L'oeuf d'or légendaire a été revendu au joaillier Wartski pour un collectionneur anonyme. Depuis, il a intégré une collection privée et a été exposé en public à plusieurs occasions.



19 - Le troisième oeuf impérial de Fabergé



18 - Le dernier oeuf de Fabergé avant la révolution d'octobre 1917.

### Sources

Photos : Vostok photo et The Forbes collection.

Image : Telegraph.

Wikipédia.



## Un timbre pour célébrer les 25 ans de l'inscription de la ville de Luxembourg au patrimoine mondial de l'UNESCO

Depuis 1994, le ville de Luxembourg a rejoint les sites du patrimoine mondial de l'UNESCO. A cette occasion, 50 événements sont là pour marquer le coup dont l'émission d'un timbre qui célèbre ce bel anniversaire.

Ce n'est pas le seul objet philatélique créé dans le cadre de cet anniversaire : fin 2019, le livre « Dat ass Lëtzbuerger ! Flânerie au cœur de la ville de Luxembourg » célébrait déjà cet événement.

L'architecture de la ville de Luxembourg est très particulière. Elle mêle une forteresse ancienne et des quartiers modernes qui se mélangent dans un relief lui-même peu commun offrant au regard des habitants vallées sinueuses, ponts et cours d'eau.

Ce sont évidemment les ruines de la forteresse de Luxembourg qui attirent les touristes et qui ont intéressé l'UNESCO en premier. L'histoire de cette forteresse remonte au 10ème siècle de notre ère. Construit sur le rocher du Bock, le château du Luxembourg est la propriété du comte Sigefroy de Luxembourg. Il remplace les vestiges romains d'un castellum. Le château va énormément évoluer au cours des siècles qui vont suivre.

Il sera doté au 11ème siècle d'une deuxième enceinte. Et sera encore fortifié au 14ème siècle.

A la fin du 18ème siècle, on dit de la forteresse de Luxembourg qu'elle est la place la plus forte du monde après Gibraltar. Elle devra pourtant capituler de-

Luxembourg 2020, nouveau timbre émis pour célébrer les 25 ans de Luxembourg, patrimoine mondial de l'UNESCO



vant les armées françaises après un siège de 11 mois. Le Grand-Duché passe alors partie de la République Française.

Cet épisode sera de courte durée. En 1815, le Congrès de Vienne en fait un grand-duché membre de la confédération germanique. C'est ainsi que la Prusse y installe sa garnison. Dans le même temps, le Grand-Duché est offert personnellement au roi Guillaume 1er des Pays-Bas. Toutefois, lors de la Révolution belge de 1830, le Grand-Duché est partagé entre la Belgique et les Pays-Bas. C'est ainsi que naîtra la province belge du Luxembourg en 1839.

Le climat international devient de plus en plus tendu. En 1867, pour faire tampon entre la France et l'Allemagne, les états décident lors de la convention de Londres, la neutralité du Luxembourg. De ce fait, la forteresse est abandonnée par les Prussiens et démantelée. Par la suite, le Luxembourg tentera de garder son statut de neutralité mais sera malheureusement envahi par les Allemands lors des deux guerres mondiales.

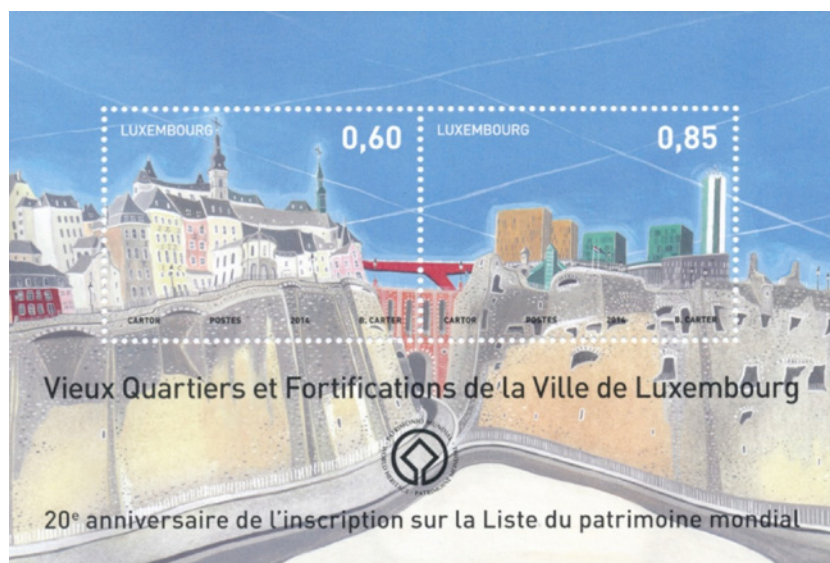
Al'heure actuelle, la vieille ville de Luxembourg et son paysage tout à fait particulier font le bonheur des touristes. De par la richesse de ce patrimoine, Luxembourg rejoint la liste de l'UNESCO en 1994. Les Luxembourgeois et les philatélistes sont très heureux de célébrer cet anniversaire.

#### De haut en bas

Luxembourg 1975, Enveloppe 1er jour arborant une série de timbre dont un sur la ville de Luxembourg patrimoine architectural, oblitération du 10/03/1975.

Luxembourg 2015, feuillet de 2 timbres émis à l'occasion des 20 ans de l'inscription de la ville de Luxembourg au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Luxembourg 1990, série de 4 timbres représentant des vues de Luxembourg.





En vente dans  
notre e-shop sur  
[www.postphilately.lu](http://www.postphilately.lu)

**33€**  
Port inclus

## Une collection unique

Tous les timbres luxembourgeois émis en 2019.

27 timbres-poste, ainsi que 3 feuillets,  
et une «épreuve en noir» des timbres spéciaux  
«Noël» réunis en un set.

[www.postphilately.lu](http://www.postphilately.lu)  
[contact.philately@post.lu](mailto:contact.philately@post.lu)





# L'objet du mois

L'objet que nous vous présentons ce mois-ci est une lettre du Congo en direction de Liège en Belgique envoyée en 1895. La lettre a quitté Boma le 17 février 1895 et est arrivée à Liège après avoir transité par Bruxelles.

Le courrier porte différents timbres :

- Un timbre de 50c à l'effigie de Léopold II gris réutilisé
- Un timbre 5c bleu
- Un timbre 10c brun rouge
- Un timbre 25c orange
- Un timbre 50c vert émeraude.

Ce qui rend la pièce particulièrement intéressante, selon l'expert Léo Tavano dont le certificat est fourni avec le courrier, c'est l'utilisation des timbres 5c bleu et 10c brun rouge qui ne furent pas débités au Congo et utilisés avant les 5c brun rouge et 10c bleu.

Cette lettre exceptionnelle a été vendue au prix de 1500 € par passion\_phi, un des plus anciens vendeurs de Delcampe qui a vendu ou acheté plus de 85 000 objets sur le site, avec une moyenne de 100% d'évaluations positives.



TAVANO Leo  
Philatélie - Expertise

Liège le 20. JUIN. 2011

CERTIFICAT N° .../...

**TIMBRES PRÉSENTÉS A L'EXAMEN**

Etat Indep. du CONGO - 1894  
Léopold II - 50 c. gris -  
Mols-Van Engelen : 5 c. bleu, 10 c. brun-rouge x2  
25 c. orange, 50 c. vert émeraude sur  
lettre recommandée de BOMA à Liège

COB ; N° 10+14+17x2+21+24

N° YVERT & TELLIER .....  
MICHEL .....  
SASSONE .....

**Notre vérification :** Lettre recommandée n° 278  
BOMA le 17 FEVRIER 1895 - type 1.3  
Bruxelles-réception 18 mars 1895  
Liège 18 mars 1895

Pièce intéressante par l'utilisation des timbres  
5 c. bleu et 10 c. brun rouge qui ne furent pas  
débités au Congo et utilisés avant les nouveaux  
5 c. brun rouge et 10. c. bleu .

**Qualité.** La pièce reproduite ci-contre est  
AUTHENTIQUE .

Rue de Joie 17 |  
4000 - LIEGE  
GSM 0494 / 88 91 59





# La femme à barbe, un phénomène de collection

Par Pasky

Elle s'appelait Clémentine Delait. Son signe particulier inscrit sur son passeport : « porte la barbe ». Son système pileux fit de la douce et tendre Clémentine une figure célèbre des Vosges de la Belle Époque. C'est à travers la carte postale que sa célébrité passa les frontières.

Née en 1865, Clémentine Delait, née Clatteaux, refusa toujours de donner son âge et précisait dans ses mémoires : « Je suis femme et je ne dirai pas non plus comment la barbe m'a poussé, car je l'ignore. Mais je peux vous assurer qu'à dix-huit ans ma lèvre supérieure s'agrémentait déjà d'un duvet prometteur qui soulignait agréablement mon

teint de brune. À vingt ans, mariée à un boulanger de Thaon-les-Vosges, elle joint à la boulangerie un « Café de la Femme à Barbe » qui devient rapidement fameux dans les Vosges.

### **Dans la cage aux fauves !**

Aujourd'hui, la femme à barbe est un thème recherché par les cartophiles. À son époque, Clémentine avait très vite compris les avantages que pouvait lui procurer la vente de cartes. Ayant naturellement le don de la mise en scène, elle se fit photographier dans des lieux et des attitudes spectaculaires. En gentleman cycliste (elle était membre du club cycliste thaonnais), devant un aéroplane à Vittel, devant son magasin de lingerie de Plombières-les-Bains. Mais c'est à Épinal, en 1903, que Madame Delait organisa une séance de dédicace qui fit sensation. Elle le raconte dans son journal intime : « Il y avait sur



Clémentine posant devant le Café de la Femme à Barbe.



le champ de foire une ménagerie, celle du dompteur Camillius. La direction du cirque voulait organiser une soirée au profit d'œuvres de bienfaisance. Elle avait demandé au maire l'autorisation de corser le programme en faisant entrer une personnalité vosgienne dans la cage aux lions. »

C'est ainsi que Clémentine fut photographiée, dans la cage, faisant une partie de cartes et buvant le champagne avec Camillius. L'événement fut immortalisé par un photographe, cliché qui fait partie de nos jours des cartes les plus recherchées dans la série des « femmes à barbe. »

#### **Redoutable femme d'affaires**

On recense aujourd'hui environ 80 clichés différents, une soixantaine d'entre eux ayant été

imprimée à fort tirage. Une demi-douzaine d'éditeurs se sont partagé la production lucrative de ces cartes rangées dans la catégorie des « phénomènes de foire ». Les éditeurs se nomment Bergeret, Testard, les imprimeries réunies de Nancy, Fau de Thaon et surtout Homeyer et Ehret. De nombreux tirages ont été reproduits, y compris du vivant de Clémentine Delait. Ce commerce était si florissant que des cartes contrefaites commençaient à circuler. Clémentine eut l'idée de dater et de tamponner ses cartes avec le cachet « Exigez le cachet de Mme Delait ! ».

#### **Auprès des plus grands**

Les éditeurs se bousculaient au café pour immortaliser ce personnage devenu célèbre dans

3 CPA de la Femme à Barbe.



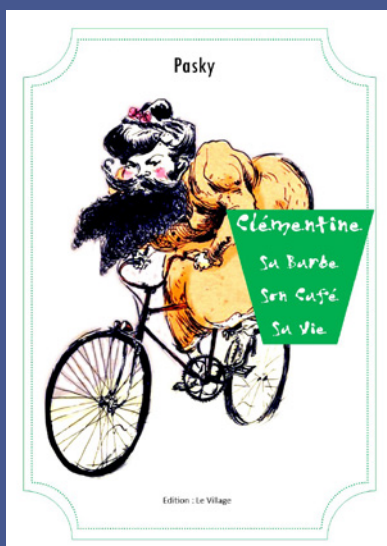


CPA La Femme à barbe dans l'enclos des fauves.



les Vosges et au-delà. Le grand Barnum, propriétaire du cirque éponyme, lui proposa un contrat

de trois millions pour s'exhiber dans une tournée mondiale. Elle déclina l'offre pour rester auprès de son mari malade. Après la disparition de ce dernier en 1928, elle accepta enfin les offres de tournées. C'est ainsi qu'on la verra en représentation à Luna Park de Paris-Neuilly, où son podium voisine avec une femme-tronc, qu'elle défend un jour contre les impertinences d'un visiteur. Elle honore aussi des engagements à l'Olympia de Londres, puis en Irlande à Belfast. Elle est invitée à la table du Shah de Perse et on organise en son honneur un « Grand prix hippique de la Femme à Barbe » à Vichy en 1903.



## Clémentine, sa barbe, son café, sa vie par Pasky

Livre broché 202 pages  
Editions le Village

22 euros port compris à

LA LIBRAIRIE DU JOUET  
BP 90240  
88212 REMIREMONT - FRANCE  
Tél 06 31 23 23 96

En vente sur [Delcampe](#)

**Delcampe Blog et Delcampe Magazine**

# Donnez une nouvelle dimension à votre collection!



**Gratuit**  
Découvrez sans attendre  
toute l'actu de la  
collection !

## **Car Delcampe, c'est aussi:**

- ◆ Un magazine bimestriel gratuit de philatélie
- ◆ Un Blog dynamique sur tous les univers de la collection



Disponibles en ligne et téléchargeables sur  
<https://blog.delcampe.net/magazine>





# Le N°101 IID

## Les préoblitérés

Voici la suite de l'étude sur le Type Sage introduite dans les Delcampe Magazines précédents. Cette fois, Michel Hervé revient sur les oblitérations et les millésimes du 101IID.

Par Michel Hervé



Voici un domaine où ces 15 centimes sont au plus fort de leurs cotes.

En effet, un 15 centimes avec l'oblitération roulette de 1893 est bien plus rare qu'un 1 franc vermillon !

Ceux-ci étant passés inaperçus à l'époque, on ne leur a trouvé un intérêt que beaucoup plus tard. Pierre MOREL d'ARLEUX disait

dans le n°1031 de l'Echo de la Timbrologie : « si ceux-ci étaient "plus" collectionnés, ils seraient inabornables... »

C'est dans le "Nouveau catalogue descriptif des timbres et oblitérations de France et colonies", par Ch. SCHAUPMEIER en 1894 que nous trouvons cette oblitération représentée page 232 portant la date du 10 oct 93, où il est ajouté

(tous ceux que nous avons eu entre les mains portaient la même date).

"Les vignettes postales de la France et de ses colonies" par F. Marconnet en 1897, reproduit cette même oblitération page 61. Nous ne pouvons mieux faire, pour de nombreuses variétés de cachets à date, que de nous guider sur l'ouvrage publié par

MM. Schaupmeyer et Parès et de reproduire en grande partie leur travail (catalogue des oblitérations\*, Schaupmeyer\*, 2ème édition, p227 et suivantes)

\*erreur sur le nom du catalogue et de l'auteur.

Vu aussi dans le catalogue des marques postales de la France de Arthur Maury, 2ème édition en 1898, page 206, (cette annulation était apposée à la roulette sur des feuilles entières de timbres-poste) 5 lignes : 10 sept 93.

Et dans les estampilles postales françaises, par F.DOE en 1900, page 226 figure 5 lignes : 19 mars 93.

C'est seulement dans l'édition France 1922 d'Yvert & Tellier que nous trouvons leurs cotations pour la première fois, à la suite de la venue des préoblitérés Se-meuses sortis en 1920.

J'ai eu la chance de trouver deux préoblitérés du 15 centimes N°101 d'Y&T.

Peu de choses avec A.Pere qui me semble être la première documentation sur le sujet en 1928.

En 1938, sur l'étude parue dans l'Echo de la Timbrologie, Pierre Morel d'Arleux n'avait pas référencé de 15c correspondant aux dates de mes timbres.

Sur sa publication de 1947, il n'avait toujours pas trouvé de 15 centimes pour les dates du 25 et 26 septembre.

Cependant, la correspondance de la lettre l sous le P sont sem-

blables aux jours précédents, ce qui certifierait ces timbres.

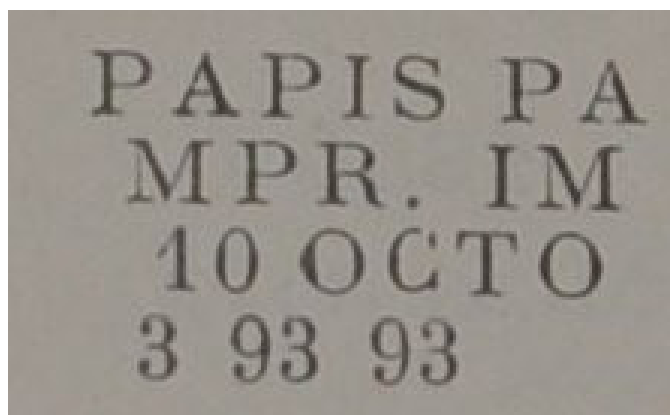
Dans le Dutripion et Malevergne de 1978, le 26 septembre est bien référencé, avec la surcharge vers le haut comme le premier, mais également vers le bas, mais le 25 septembre n'est indiqué que vers le haut.

Cependant, un supplément, paru en 1992, signale un 15c avec une oblitération dans le sens de mon timbre représenté à côté.

Le premier timbre présenté, même dans cet état, garde à mes yeux tout son intérêt.

Ce timbre fait partie de la première série émise, daté du 16 mars 1893, il faisait partie de la collection de Pierre Morel d'Arleux, et même si son état laisse à désirer, ces timbres ayant rarement fait l'objet de délicatesses, il n'en reste pas moins un des rares vestiges de cette époque.

Marque vue dans le Nouveau catalogue descriptif des timbres et oblitérations de France et colonies", par Ch. Schaupmeier en 1894.







## Les faux

Il en existe une multitude ! Pas de faux timbres, ces timbres sont trop courants, mais de fausses surcharges, c'est tellement facile !

Seulement voilà, pour que ça ne coûte rien, on prend des timbres oblitérés ! Le cachet oblitérant ne fait pas bon ménage avec l'oblitération "préo"...

Méfiez-vous pour la première période de la date du 9 Mars, et pour la 2ème période du 10 septembre, empreinte trop souvent visible dans les catalogues !

Sur celui-ci on a pris un timbre neuf, oui mais voilà, toujours la même date ! Et puis...c'est un superbe N°90;-) pas de quadrillage !



De 1891 à ...1899, car ils ont circulé en même temps que les 101 2E, on trouve des choses intéressantes.

Exemple ce télégramme, affranchi avec ce 101 2D 1er état.

## Les oblitérations



Annulation Caisse d'Épargne.

Essai de convoyeur, plutôt rare.





## Les millésimes

Une innovation apparaît avec le N°101, c'est en effet avec lui que débudent les millésimes. Ce numéro inter-panneaux de 50 timbres permet de dater la planche imprimée.



Le 1 pour 1891, attention il existe aussi pour 1901 type 2G.



Le 2 pour 1892.



Le 3 pour 1893.



Le 4 pour 1894.



Et le 5 pour 1895.

En même temps que l'impression de ce chiffre permettant de dater la fabrication, des chiffres apparaissent dans la partie inférieure d'abord à gauche de chaque feuille de vente.

Une lettre et cinq chiffres sont imprimés. La lettre représente l'indicatif du conducteur de la machine. Le chiffre se décompose en trois parties, c'est la date dont le quantième est séparé du mois par un zéro.

Fin 1898, le numéro de la machine d'impression va apparaître, la première feuille vue ainsi sera le 15 centimes bleu quadrillé à la date du 20 décembre 1898 d'après Robert Joany, avec la machine N°10.

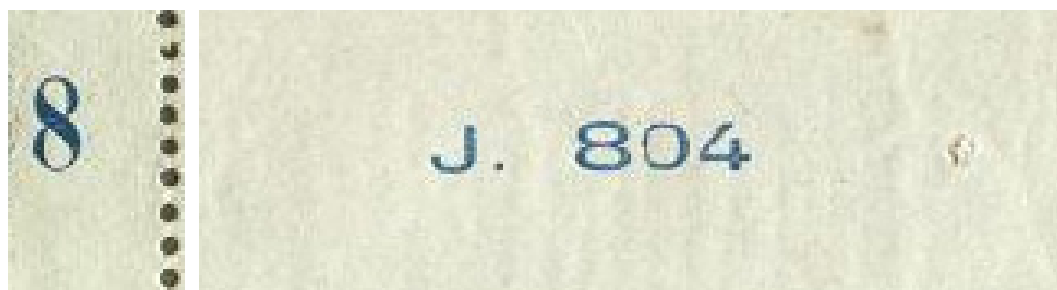
D'abord à gauche de la feuille, vue ainsi en 1891 et 1892 (mais vu aussi à droite), l'inscription passera à droite en 1893, et, milieu 1900, ces inscriptions de bas de feuille passeront de la droite à la gauche (vu ainsi le 31 mai 1900).



## Exemples



Millésime 7 pour 1897, indicatif du conducteur L. le jour est le 25, séparation zéro, et le mois de septembre.

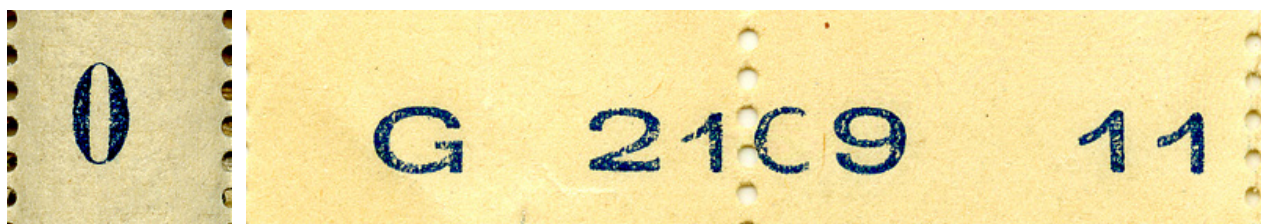


Millésime 8 pour 1898, indicatif du conducteur J. le jour est le 8, séparation zéro, et le mois d'avril.

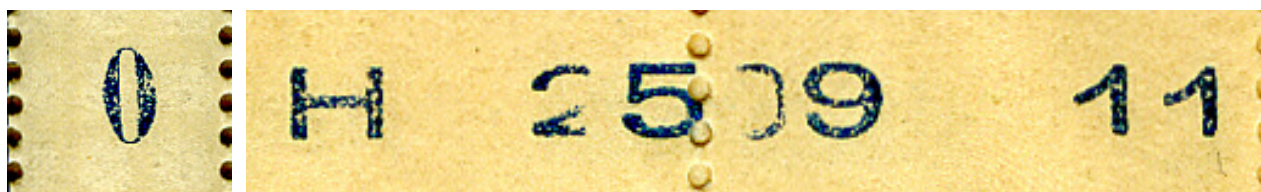




Millésime 9 pour 1899, indicatif du conducteur L. le jour est le 18, séparation zéro, et le mois de décembre, nouveau, la machine est signalée par ce numéro 10.



Millésime 0 pour 1900, indicatif du conducteur G. le jour est le 21, séparation zéro, et le mois de septembre, la machine est signalée par ce numéro 11.



Millésime 0 pour 1900, indicatif du conducteur H. le jour est le 25, séparation zéro, et le mois de septembre, la machine est signalée par ce numéro 11.



On peut remarquer que depuis 1900 le bas de feuille est également perforé, ce qui n'était pas le cas précédemment, car la perforation commençait par le haut.

A partir de 1890 on fit remarquer que l'inter-panneau pouvait servir à fabriquer de faux timbres, il fut donc décidé d'imprimer une barre de la même couleur que l'impression du timbre.

L'impression entre les timbres est d'abord discontinue, puis devient continue. Vu sur planche de 1891 et 1892, ci-dessous en continu sur planche de 1897.



Vers 1898-1899 il fut mis en circulation des timbres avec les premiers millésimes, donc des timbres au type 101 IID. En effet, en prévision des nouveaux timbres, l'Administration mit en circulation les "stocks de guerre".

### Papier.

On peut lire dans "les vignettes postales de la France" de Marconnet, qu'en 1894, l'administration fit des essais de papier et l'on peut trouver des timbres de l'émission actuelle sur du papier plus ou moins mince, quelquefois presque pelure.

### Ces timbres seront utilisés hors métropole, avec une surcharge rouge.

N°101IID 1er état, oblitéré en 1895, avec Corr. d'armées Shang-Haï.

Pour le 101 IID, il existe ainsi

- Cavalle, avec millésimes 2, 3 et 4
- Chine, avec millésimes 3 et 4
- Dedeagh, avec millésimes 2 et 3
- Madagascar, avec millésime 4
- Port Lagos, avec millésimes 2 et 3
- Vathy, avec millésimes 2 et 3







# Le dessous des carnets

Gérard GOMEZ de l'ACCP

Le principe d'une collection repose sur la réunion d'un ensemble d'objets qui présente, aux yeux du collectionneur, une forme de cohérence entre eux. Sa démarche repose sur deux évidences : elle est active et donc exercée en pleine conscience ; elle est guidée par l'acquisition de choses préférées à d'autres. Les carnets de la période ancienne offrent, de par le caractère chatoyant de leurs couvertures et la nature des publicités qui y figurent, un champ très vaste de possibilités. Le collectionneur thématiste choisit son sujet par rapport à ses expériences, ses pôles d'intérêts, ses sensibilités. C'est donc, dans le cas du carnet, le contenant qui va devenir l'objet de collection.

La liaison avec le vécu du collectionneur n'est pas toujours présente. En effet, le choix du thème peut également provenir d'un passé idéalisé par la nostalgie qui déclenche une attirance particulière pour des objets symboliques et représentatifs d'une période précise. Nous faisons aujourd'hui le choix de vous présenter quelques belles couvertures de la période d'entre-deux guerres.

## Les belles «bagnoles» ont la cote

Au sortir de la Première Guerre mondiale, l'expression «Belle Epoque» est adoptée pour désigner cette période de modernité et d'insouciance à laquelle la guerre avait mis un terme. Dans le même temps, l'automobile en profite pour s'imposer comme le symbole de l'évasion et du tourisme. De plus, le paysage automobile français a beaucoup évolué et les constructeurs sont encore nombreux mais certains sont sortis du lot en évoluant vers la grande série grâce à une or-

ganisation plus moderne et scientifique de leurs usines. Après «l'enfance» de l'industrie de l'automobile du début du siècle, les années 1920 lui ont donné une certaine maturité. Les nouveaux modèles possèdent des lignes fines et harmonieuses et sont le plus souvent décapotables. L'attraction mutuelle entre l'automobile et les loisirs est désormais séculaire.

Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que les marques d'automobiles s'intéressent à la publicité. Vous

l'avez compris, nous allons vous parler des belles «bagnoles» qui ornaient les couvertures de nos carnets de timbres-poste.

Elles vont faire une entrée très remarquée lorsqu'en 1921, l'Administration décide d'introduire la publicité sur les couvertures des carnets. La concession est confiée à un entrepreneur privé, Monsieur Carlos Courmont (28 rue Bergère à Paris 9ème) pour une période de 10 ans. Outre la prospection, il est aussi chargé de l'impression des

couvertures dont il s'est vu octroyer le monopole en 1922. L'impression est réalisée chez l'imprimeur Curial-Archereau à Paris, parfois sous la dénomination Hélio-Courmont. Le tirage de la partie intérieure (timbres-poste et publicités) ainsi que l'assemblage des carnets demeurent de la responsabilité des services de l'exploitation postale. La concession comprend aussi la prospection des annonceurs.

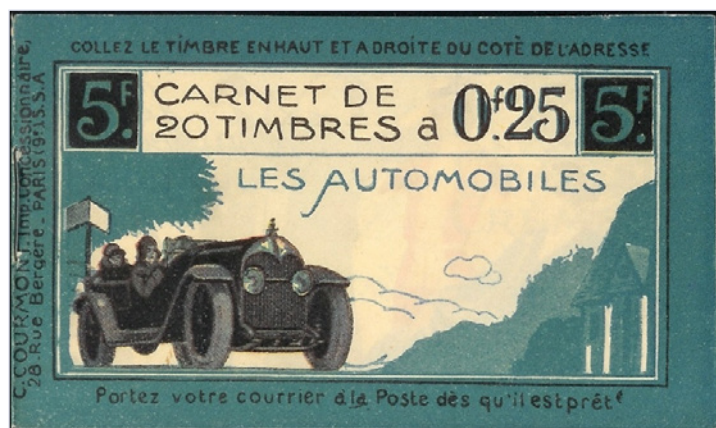
Pour la recherche de sa clientèle susceptible d'acheter des espaces publicitaires, le concessionnaire va réaliser pour commencer un carnet sans timbres à la fin des démarchages (1).

Le premier carnet commercialisé avec des timbres-poste, comportant une publicité pour une marque automobile, concerne la couverture série 18 (2).

L'histoire de la firme Delaunay-Belleville débute lorsque Julien Belleville crée en 1864 les ateliers et chantiers de l'Ermitage à Saint Denis. En 1867, Louis Delaunay, polytechnicien de 23 ans, le rejoint. Après le retrait des affaires de son beau-père, Louis Delaunay, associé et directeur technique de l'entreprise, prend en main l'avenir de la firme et l'engage dans la voie de l'automobile. En 1904, la Société Anonyme des automobiles Delaunay-Belleville voit le jour et la nouvelle marque va se consacrer exclusivement à la fabrication de voitures de luxe, du très haut de gamme. Faute de pouvoir dégager suffisamment de ressources, l'étude de futurs types automobiles est pratiquement arrêtée pendant la guerre. Cela dit, dès la première année de paix, la remise en vente sur le marché des voitures de luxe d'avant-guerre ne per-

mettait pas de revenir en force sur le marché. En fait pour vendre, il fallait se faire connaître et du coup c'est avec ce besoin de vendre que l'espace ouvert sur les carnets de timbres-poste est le bienvenu.

Mais, ce qui doit retenir l'attention de cette couverture, est le fait que c'est la première qui bénéficie d'une impression en héliogravure couleurs. L'héliogravure est un procédé ancien. Elle permet de traduire avec subtilité les nuances des dégradés de couleurs d'un cliché original, avec un grain extrêmement fin, à partir de plaques gravées. C'est un procédé d'impression particulièrement adapté aux très longs tirages où une haute qualité de reproduction est exigée. Utilisée d'abord



(1) La couverture série SSA de 1922 arbore en première de couverture une publicité compensée sur les automobiles. Le dessin est inspiré des modèles de l'époque (Citroën, Berliet, ...).



(2) La couverture affiche ce que l'on devine être une torpédo DELAUNAY BELLEVILLE 06 de 1914.





en monochromie, l'apport de la couleur est plus tardif et c'est une première assez rare pour l'époque car l'héliogravure polychrome n'est pratiquée que par quelques rares ateliers (d'ailleurs seules les couvertures dont le motif le justifiait bénéficiaient de la couleur, le coût de fabrication est plus onéreux).

La couverture suivante dans la chronologie des séries concerne une marque concurrente (3).

La marque d'automobile Vinot et Deguingand fut fondée au 28 quai National à Puteaux par Albert Deguingand en 1898, associé à Lucien-Marie Vinot-Préfontaine. La jeune firme ne vise pas, dans un premier temps, la fabrication de grosses voitures, ni d'engins de course.

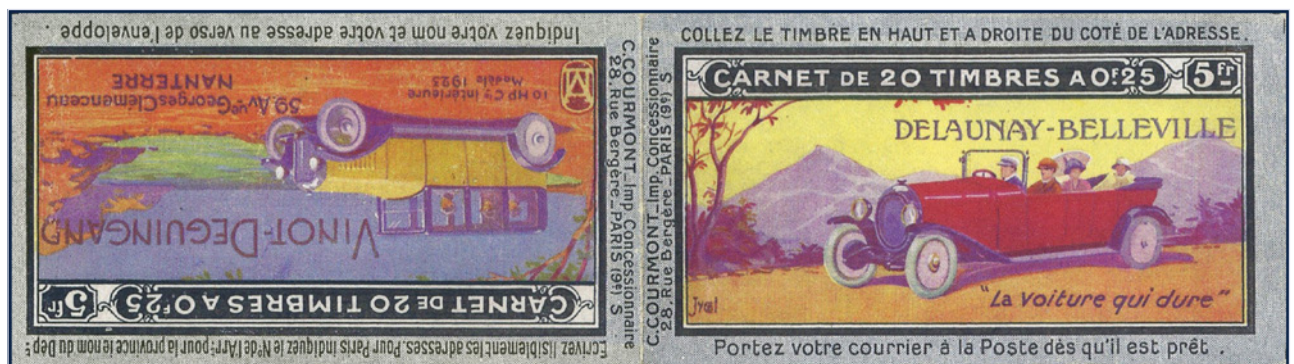
Vinot et Deguingand, ingénieurs tous les deux, suivent la même voie que Louis Renault ou De Dion Bouton, en adoptant la formule voiturette, mais à moteur bicylindre.

A la fin de 1909, ils rachètent la Société Gladiator et poursuivent la fabrication des mêmes modèles vendus sous les deux marques. Puis les modèles d'avant 1914 seront construits à partir de 1919 et jusqu'à 1921 par Vinot et Deguingand dans leur nouvelle usine de Nanterre qui comptait 205 ouvriers. L'usine Vinot et Deguingand revenue à Puteaux en 1926 disparaît inexorablement en 1929.

Comme nous venons de le voir, sitôt la publicité sur les couvertures des carnets mise en train, le concessionnaire Courmont, qui n'est visiblement pas à cours d'idées, passe rapidement à la couleur pensant en tirer plus de profit en concédant les espaces publicitaires aux grandes marques d'automobiles plus fortunées. Mais les annonceurs ne se bousculent pas. Aussi, sans grand scrupule au regard de la concurrence, il imprime un nouveau carnet de propagande combinant les deux marques précédentes, qui lui avaient déjà confié une part de leur budget publicitaire, sur le même carnet (4) !



(3) Le modèle représenté sur la publicité est une berline à conduite intérieure 10 HP de 1923.



(4) Ce carnet ne comporte pas de N° de série, l'adresse du concessionnaire de la publicité étant toutefois conservée. D'autres feuillets avec une publicité collective sont insérés à l'intérieur, sans aucun timbres ou vignettes.

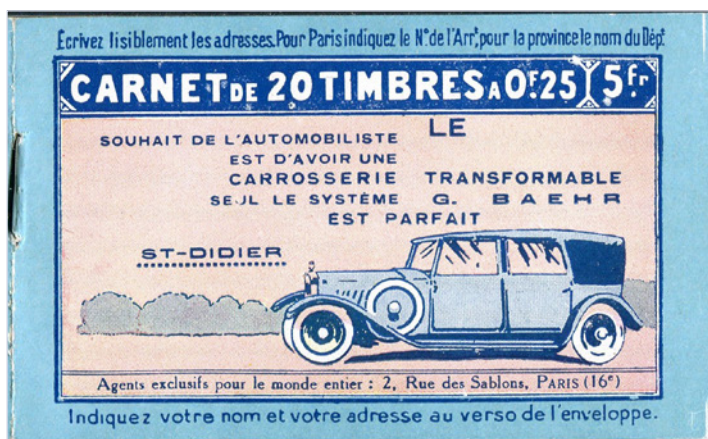
Sur les carnets qui suivent (séries S 36 – S 37 et S 46), les marques automobiles qui ne semblaient plus intéressées par les séduisantes couvertures couleurs de Courmont, sont remplacées tout bonnement par de célèbres carrossiers qui rivalisaient d'ingéniosité pour vendre leur savoir-faire aux constructeurs d'automobiles du monde entier : Etablissements Saint Didier Automobile (5) et Mühlbacher (6).

Gustave Baehr est le créateur de Baehr et Cie, la première compagnie de taxis parisiens en 1906. Il devient plus tard concessionnaire exclusif des automobiles Delage de 1909 à 1913 et fonde à cette époque les Etablissements Saint Didier Automobile à Paris 16ème. Au sortir du conflit, il invente de nombreux dispositifs pratiques dont la carrosserie «transformable» qui est vantée sur la publicité du carnet (brevet en date du 31 mars 1920). Il est aussi le co-fondateur de la célèbre carrosserie Manessius créée en 1919. La publicité du carnet représente une voiture Delage carrossée par la Manessius transformable conçue par Baehr.

La maison Mühlbacher est, à la fin du 19ème siècle, la plus ancienne et la plus grande carrosserie hippomobile de Paris. Elle fut créée en 1797 par Godefroy Mühlbacher qui s'était installé comme charron. Pendant près de 120 ans elle fut un des fleurons de la carrosserie française sous différentes appellations (Mühlbacher et fils en 1903, Mühlbacher – Charpentier & Cie en 1912 notamment pour la période de l'automobile). Finalement la maison fut rachetée par Bel-

vallette en 1925 (autre carrossier bien connu).

Avec ces carnets, on se rend compte facilement que le format est plus grand (115 X 72 mm). A l'intérieur les marges haut et bas sont augmentées et affichent des publicités sous la forme de slogans ou noms de marques. La première démarche du concessionnaire Courmont n'était donc qu'une étape car, dès l'année suivante, après avoir investi les couvertures, il suggérait à l'administration d'utiliser aussi les marges des timbres pour faire de la «réclame». Il obtenait rapidement



(5) Publicité en quatrième de couverture avec un retour à la monochromie.



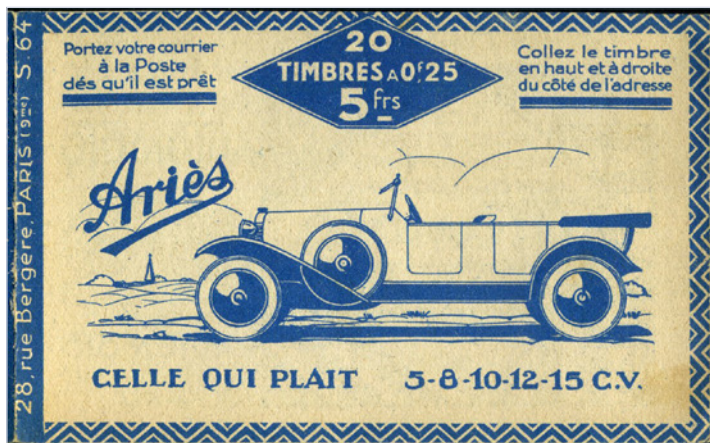
(6) La publicité en première de couverture montre un cabriolet (automobile de tourisme décapotable à quatre places pour quatre ou cinq passagers) exposé au salon de l'automobile de 1924 tenu au Grand Palais.





satisfaction par un arrêté du 14 avril 1923 lui permettant l'extension de la publicité aux feuilles de timbres. Les premiers carnets du nouveau format et avec des publicités en marges des timbres sont émis début 1924.

Puis, nous revenons aux voitures avec la marque Ariès qui affiche des torpédos, modèles phares du constructeur, d'abord sur une couverture monochrome bleue



(7) Publicité en première de couverture de l'un des modèles les plus connus en 12 ou 15 CV.



(8) Ici, l'annonceur s'est laissé convaincre par l'offre en couleur de Courmont... toutefois placée en quatrième de couverture car moins chère.

série S 64 (7), puis sur couverture couleur série S 78 (8).

Charles Petiet, ingénieur, crée en 1903 la Société des Automobiles Ariès, d'abord à Asnières avant d'être transférée à Villeneuve-la-Garenne. Le nom « Ariès » est la traduction latine du mot bélier, un animal qui symbolise la force, l'audace et l'agilité, des qualités que le baron tient à retrouver dans ses automobiles. Le premier véhicule fut un camion de livraison, mais le baron Petiet entendait aussi concevoir des voitures qui soient de qualité et robustes. Le succès de ses premiers modèles l'encourage dans cette voie.

La guerre finie, la société reprit la fabrication de voitures, mais en petit nombre. Les modèles furent peu nombreux mais de longue durée, déclinés dans une large gamme de motorisations (comme on peut le constater sur les publicités des carnets). La marque participa pendant plusieurs années à la course des 24 heures du Mans (1924 à 1928). La production des modèles Ariès, qui avait fait preuve d'originalité, de qualités réputées, de performances intéressantes et d'un grand confort, cesse en 1938.

Pour terminer avec les belles couvertures de cette période, c'est la marque Doriot Flandrin Parant qui illustre la quatrième de couverture du carnet série S 82 avec une particularité à l'impression (9).

L'histoire de la marque débute par la passion automobile des deux ingénieurs Doriot et Flandrin travaillant respective-

ment pour les marques Clement-Bayard et Peugeot. Leur projet prendra forme en 1906 par la création de «Doriot-Flandrin & Cie» dont l'atelier est installé au 169 Boulevard St Denis à Courbevoie. L'affaire grandissant, un troisième associé dénommé Parant viendra se joindre en 1910 et c'est alors que la marque prit définitivement la dénomination «D.F.P.». La renommée internationale viendra d'outre-manche lorsqu'en 1913 deux frères concessionnaires de la marque engagent avec succès une 10/14 HP modifiée par leurs soins sur l'autodrome de Brookland pour le fameux Half-Miles qui sera réalisé à plus de 144 km/h ! Ces illustres inconnus ne sont rien moins que les frères Bentley qui deviendront les fers de lance de D.F.P. en compétition jusqu'en 1914. Mais le déclin commence en 1921 lorsque les frères Bentley présentent leur fameuse «3 Litres» largement inspirée par D.F.P. Ces derniers tentent bien de redresser la barre en lançant de nouveaux modèles présentés en 1920 en remplacement des illustres modèles d'avant-guerre. Parmi ces modèles, citons la 12 CV châssis bloc DFP 1923 qui est représentée sur la publicité du carnet. Mais rien n'y fait et la firme sera mise en dépôt de bilan en 1927, puis vendue au fabricant automobile Lafitte en 1928. La dernière D.F.P. sortira d'usine en novembre 1933.

En fait, il y aura une ultime publicité, un peu plus tardive, en couverture inté-



(9) Pour rentabiliser au mieux le coût de fabrication de ses couvertures, Courmont innove encore et imprime pour la première fois deux publicités différentes sur le même cliché. Cette présentation en feuille non massicotée est très rare





rieure cette fois avec le carnet série S 137. Elle concerne la marque Peugeot qui va jusqu'à donner les tarifs de ses modèles. Enfin signalons que la voiture peut aussi se trouver en second rôle avec des publicités concernant les distributeurs d'essence, les accessoires comme les batteries, l'huile etc. Après la Seconde Guerre, la thématique automobile devient inexistante sur les carnets de timbres-poste si l'on excepte une réclame du début des années 60 où Citroën vante sa marque en couverture intérieure avec son nom et ses célèbres chevrons.

Avec ce festival de belles «bagnoles» nous avons abordé un sujet plus ludique qui s'éloigne des problématiques techniques pour laisser place aux illustrations des couvertures. Ce type de documents correspondra parfaitement aux amoureux de la belle époque quand luxe, beauté, vitesse, étaient réunis pour nous rappeler que les voitures françaises brillaient à l'époque au firmament du chic automobile. Un temps révolu hélas une fois la seconde guerre passée.

La thématique des voitures n'est pas opulente pour ce qui concerne les carnets anciens, il convient toutefois de préciser que les pièces présentées sont rares et donc onéreuses (comptez de quelques centaines à quelques milliers d'euros pour la cote de chaque carnet en bon état). Retenez surtout qu'elles seront d'une grande beauté et donneront une touche élégante et rétro à votre collection.

Pour aller plus loin

site de l'A.C.C.P <http://www.accp-asso.com/> ou prendre contact avec son Président Jacky Girard 21 rue du Héron Cendré 95290 - L'Isle Adam



Fédération Française des Associations Philatéliques  
Groupement des Associations Philatéliques Spécialisées

Association Française de Philatélie Thématique

### SES OBJECTIFS

Les objectifs de l'ASSOCIATION FRANÇAISE de PHILATÉLIE THÉMATIQUE sont de deux ordres principaux : renseigner et documenter les adhérents ainsi que faciliter leurs échanges et acquisitions.

#### Pour renseigner et documenter :

L'A.F.P.T. édite et diffuse un bulletin trimestriel :  
« La PHILATÉLIE THÉMATIQUE »

### SES SERVICES

- ☛ NOUVEAUTÉS,
- ☛ CONSEILS AUX EXPOSANTS,
- ☛ ANNUAIRE des THEMATISTES
- ☛ BIBLIOTHEQUE



### ADRESSES UTILES

Président : Jean-François DURANCEAU 2 rue de Berry 86170 AVANTON  
courriel : jean-francois.duranceau@orange.fr

Secrétaire : Anne-Marie SCHNEIDER 26 rue Diderot 94300 VINCENNES  
courriel : amschneider.afpt@wanadoo.fr

Site de l'AFPT : <http://themaftp.online.fr/>



AMOUREUX DES TIMBRES  
DE NOUVELLE-CALÉDONIE  
DE POLYNÉSIE FRANÇAISE  
ET DE WALLIS ET FUTUNA

Rejoignez le club philatélique Le Cagou (70 ans d'existence), le club de référence sur la philatélie et l'histoire postale du Pacifique francophone.  
Adhésion 39 €

1 REVUE PAR TRIMESTRE + 2 HORS-SÉRIE



Club Le Cagou  
BP 1902  
98846 NOUMÉA  
Nouvelle-Calédonie

[www.cagouphila.nc](http://www.cagouphila.nc)

# PHILAO ພິລາວ

PHILAO, la revue trimestrielle de l'Association Internationale des Collectionneurs de Timbres-poste du Laos (AICTPL) pour les philatélistes et tous les amoureux du Laos



Pour tout renseignement :  
[philippedrillien@yahoo.com](mailto:philippedrillien@yahoo.com)

## AS.CO.FLAM.ES

Oblitérations diverses mécaniques  
et  
manuelles



Son magazine

Ses circulations



Machine R.B.V.

Contacts:

Michel LAGARDE, [michelagarde33@gmail.com](mailto:michelagarde33@gmail.com)

Ou 05.56.05.11.08

Site : [ascoflames.fr](http://ascoflames.fr)





# L'odyssée de Thor Solberg ( 1ère partie )

Par Serge Kahn **FRPSL**

La philatélie polaire repose sur cinq piliers. L'aérophilatélie polaire est l'un d'eux et, aujourd'hui, pour les lecteurs du Delcampe Magazine et à l'occasion du 85e anniversaire du premier vol réussi entre les USA et la Norvège, Serge Kahn revient sur l'aspect postal des exploits de Thor Solberg entre 1932 et 1935.

Après une brillante carrière de pilote aux États-Unis, le Norvégien Thor Solberg n'avait plus qu'un seul rêve : voler des États-Unis vers la Norvège sur les traces

de l'explorateur norvégien Leiv Eiriksson. Ce vol historique est polaire à double titre. D'une part, il est

conçu et réalisé en hommage à ce pionnier que fut Leiv Eiriksson : d'ailleurs, en 1934, Thor Solberg baptisera son avion du nom de cet explorateur polaire qui figure au cœur des sagas scandinaves. D'autre part, ce vol est considéré comme polaire sur le plan de l'histoire postale car l'une de ses escales au moins a lieu en région polaire.



Fig. 1

## Rêve d'enfance

Thor Solberg est né le 28 mars 1893 près de Florø, Norvège. En 1910, il s'installe à Bergen pour chercher du travail. Il aime voler et rêve à cela depuis sa plus tendre enfance. En 1919, il a 26 ans et, en raison de son âge,

il ne peut intégrer l'armée de l'air norvégienne pour apprendre à piloter. Il se rend alors en Allemagne et après une dizaine d'heures de pilotage, il obtient son brevet de pilote. Il souhaite alors être le premier à faire la route Norvège - États-Unis via l'Islande comme le fit le Viking Leiv Eiriksson en bateau, autour de l'an 1000.

Thor Solberg (1893-1967) est un fervent admirateur des pionniers norvégiens

de l'exploration polaire Bernt Balchen (1899-1973) et Roald Amundsen (1872-1928). Au cours d'une rencontre avec ce dernier, Amundsen lui suggère de faire plutôt le vol en partance des États-Unis vers la Norvège, principalement en raison de la qualité supérieure des avions disponibles sur le sol américain. C'est ainsi qu'en 1925, Solberg fait sa valise et part pour les États-Unis. Il prend des cours de pilotage à l'aérodrome Roosevelt Field (Long Island) car son brevet allemand n'est plus valide. Il devient citoyen américain en 1930 (fig. 1).

Pour gagner un peu d'argent, il crée sa propre compagnie aérienne, la Thor Sol-

berg Aviation Company, basée à New York. Il achète et revend ses premiers avions. Il s'entraîne au pilotage par mauvais temps, aux vols de nuit, aux atterrissages d'urgence et aux vols sur longue distance. Ses atterrissage et décollage les plus périlleux se produisirent lors d'un vol vers Miami en Floride lorsqu'au beau milieu de la nuit, il se pose non sans mal à l'intérieur des murs de la prison de Philadelphie. Le lendemain, après s'être allégé de tous objets et bagages, il réussit à décoller pour rejoindre un aéroport, reprendre ses passagers et continuer sur Miami.

## Première tentative de vol vers la Norvège 1932

Thor Solberg vient d'acheter un Bellanca K (immatriculation NX4864). Cet avion conçu comme un biplan avec une cabine pour 12 passagers, avait été réaménagé pour un vol transatlantique vers Rome, avec un rayon d'action de 8 850 kilomètres. Mais ce vol vers l'Italie n'a pas eu lieu.

Le plan du vol vers la Norvège est le suivant : New York (USA), Terre Neuve, Irlande, Écosse et Oslo (Norvège). Le financement est assuré par des Norvégiens vivant à Brooklyn, notamment par le photographe Knut Vang et l'entrepreneur Ole Axelsen ainsi que par l'Enna Jettick Shoe Company, le plus important bailleur de fonds. Ainsi, pour cette première tentative, le Bellanca K est baptisé Enna Jettick.

Il demande à son ami Carl O. Petersen de se joindre à lui comme opérateur radio pour ce vol. Norvégien, né en 1897, Carl O. Petersen avait prouvé ses compétences de radiotélégraphiste lors de la première expédition antarctique de Byrd en 1928-1930 et ensuite lors de la seconde en 1933-1935 (fig. 2).

L'avion est prêt le 10 août et le 23 au

petit matin, Thor Solberg et Carl O. Petersen décollent de l'aéroport Floyd Bennett Field (New York) avec une première escale prévue à Harbour Grace (Terre-Neuve). Ce jour-là, deux autres avions ont décollé pour l'Europe : Clyde Lee et John Bochkon à bord du Green Mountain Boy d'une part et la famille du publiciste américain Hutchinson à bord du City of Richmond d'autre part ; une sorte de compétition officielle à trois.

L'Enna Jettick est pris dans une tempête d'une rare violence avec une visibilité

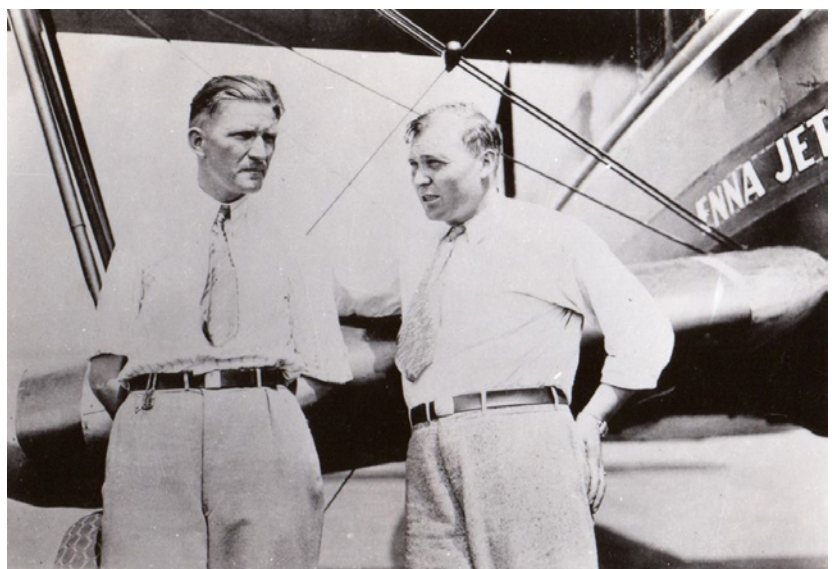


Fig. 2 - Carl O. Petersen et Thor Solberg devant l'Enna Jettick.



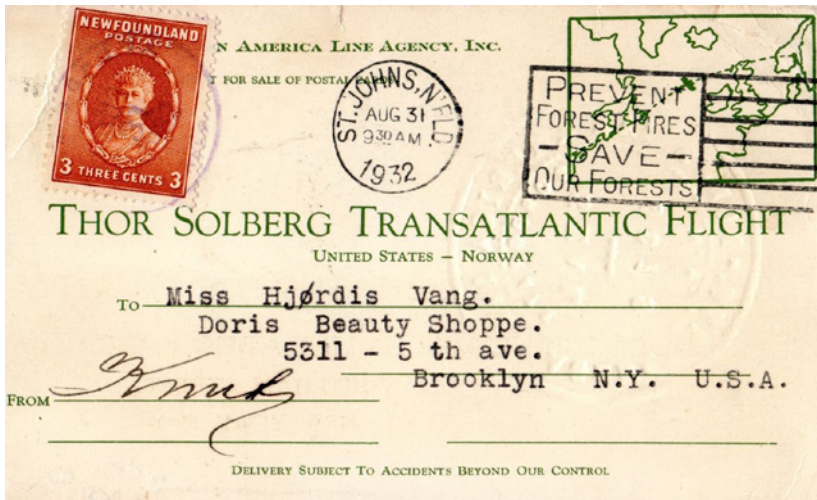


Fig. 3 - Carte récupérée après l'accident et envoyée par Knut Vang. Oblitération ST. JOHNS GPO du 31 août 1932 et oblitération mécanique ST. JOHNS, N'FLD.

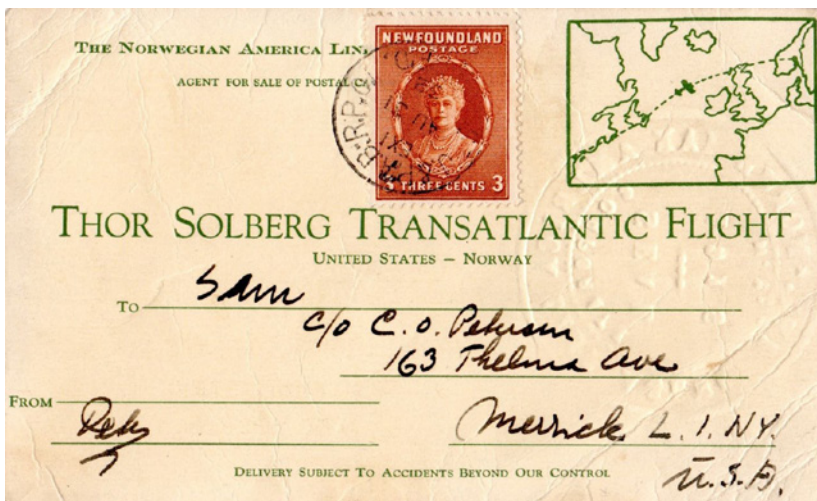


Fig. 4 - Carte récupérée après l'accident et probablement postée par l'opérateur radio Carl O. Petersen à bord du train de retour. Oblitération ambulant St John's à Port aux Basques Express Train 1 (STJ & PAB R.P.O. EX1) du 31 août 1932.

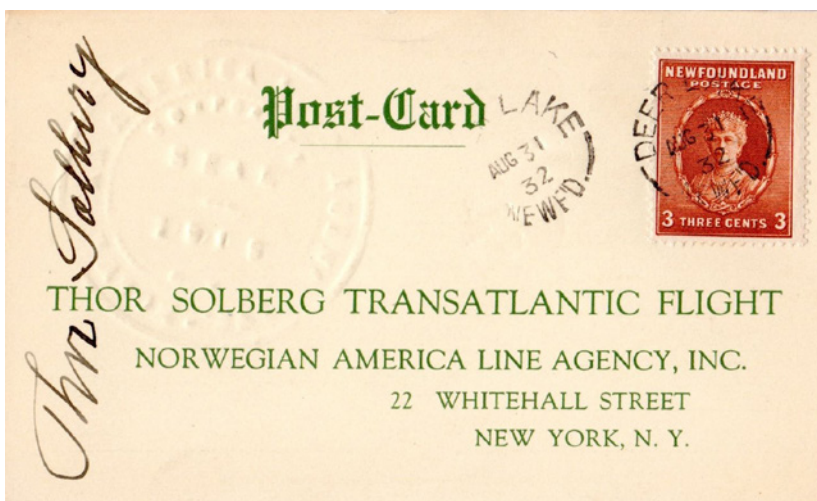


Fig. 5 - Carte récupérée après l'accident et signée par Thor Solberg. Oblitération DEER LAKE du 31 août 1932.

nulle. Thor Solberg s'en sort en amer-  
rissant brutalement à Darby's Harbour, à  
une centaine de kilomètres de Harbour  
Grace. Le Bellanca K sera endommagé  
et coulera. Les hommes, une partie du  
matériel et quelques courriers (fig. 3, 4  
& 5) seront récupérés par des pêcheurs  
et ramenés à terre. Ces cartes postales  
commémoratives du vol, vendues par la  
compagnie maritime Norwegian Amer-  
ica Line (Den Norske Amerikaline), un  
des mécènes de cette tentative, présen-  
tent trois oblitérations différentes, appo-  
sées depuis la province de Terre-Neuve,  
sur le chemin du retour aux États-Unis  
de Solberg et Petersen. C'est la fin de  
cette première tentative.

## Deuxième tentative de vol vers la Norvège 1934

Deux années ont passé et Thor Solberg  
continue de persuader de riches Amé-  
ricains d'origine norvégienne de soutè-  
nir son projet, sans rencontrer d'intérêt  
manifeste. Au printemps 1934, il trouve  
un appareil qui pourrait faire l'affaire ;  
il s'agit d'un avion amphibie de chez  
Loening avec un cockpit deux places et  
un moteur de 575 chevaux. Immatriculé  
à l'origine NC10239, il reçoit le nouveau  
matricule NR10239 en raison de son af-  
fectation restreinte à savoir le vol trans-  
atlantique uniquement. Les mécènes  
se font attendre mais finalement la per-  
sévérance commence à "payer".  
Les vols d'essai commencent avec son  
ami Knut Vang, un des mécènes de la  
tentative de 1932. Ce dernier déclare  
d'ailleurs que, en tant que profane, il ne  
comprend pas comment Solberg peut  
oser rallier la Norvège avec un tel avion !

Bien sûr, Solberg sait que l'avion est loin d'être idéal mais c'est le seul qu'il a pu acheter. Il va aménager trois réservoirs supplémentaires de carburant dans la cabine passagers, installer une radio et de nouveaux équipements pour le vol aux instruments.

Le journal américano-norvégien Nordisk Tidene essaye de vendre, pour le compte de Thor Solberg, des cartes postales qui voyageront avec ce vol transatlantique. Initialement proposées à 1 \$, leur prix est réduit à 0,50 \$ face au manque d'intérêt qu'elles rencontrent. La recette ne couvre même pas le coût d'impression ! Ainsi n'ayant pas d'argent pour se payer un mécanicien, Solberg va faire tout le travail lui-même en y passant de 12 à 15 heures par jour pendant trois mois.

Une fois l'avion prêt, il doit obtenir son certificat de navigabilité et la permission d'effectuer un vol des États-Unis vers la Norvège via le Canada, Terre-Neuve et Labrador, le Groenland, l'Islande et les îles Féroé. Mais pour cette obtention, Thor Solberg doit passer un examen de vol aux instruments qu'il réussit haut la main compte tenu de ses nombreuses heures de pilotage passées par mauvais temps.

Il doit également organiser les ravitaillements en huile et carburant le long du parcours. Ces produits sont expédiés à Montréal, à l'île d'Anticosti, à Cartwright (Terre-Neuve et Labrador), à Julianehaab et Angmagssalik (Groenland), à Reykjavik et Hornafjord (Islande), à Thorshavn (îles Féroé) et aux îles Shetland. Pour le financement, Thor Solberg a sollicité ses amis les plus proches : B. Balchen, T. Petterson et O. Axelsen ainsi que le jour-

nal Nordisk Tidene. Il reçoit 550 \$ plus 200 \$ de la compagnie maritime Den Norske Amerikalinje obtenus par la vente d'enveloppes spéciales aux philatélistes américains, et 250 \$ d'Hermann Kjaer, directeur du Norwegian Trade Office à New York.

Pour ce vol, le plus grand défi est de naviguer au-dessus de la mer. Solberg avait étudié la navigation aérienne à l'Université de New York et commence à travailler sur la route qu'il compte suivre afin d'établir son plan de vol. Il n'a pas d'argent pour s'équiper d'un gyroscope directionnel mais, au dernier moment, il peut en obtenir un et pourra ainsi naviguer plus en sécurité.

Le 20 mai 1934 à l'aérodrome Floyd Bennett Field, une grande foule s'est rassemblée pour assister au baptême de l'avion (fig. 6). Cette cérémonie revêt une importance capitale pour la communauté norvégienne de New York. À 13 heures, Mme Solberg monte sur le flotteur, brise la bouteille de champagne contre l'avion et prononce ces quelques mots : « Je vous baptise Leiv Eiriksson ». Les dra-



Fig. 6 - L'avion de Thor Solberg le 19 mai 1934, veille de son baptême, à l'aéroport Floyd Bennett Field de New York.





Fig. 7 - Enveloppe signée par Solberg, Vang et Nielsen, au tarif intérieur (juillet 1932) par avion de 8 cents avec oblitération de Chicago du 25 juin 1934.

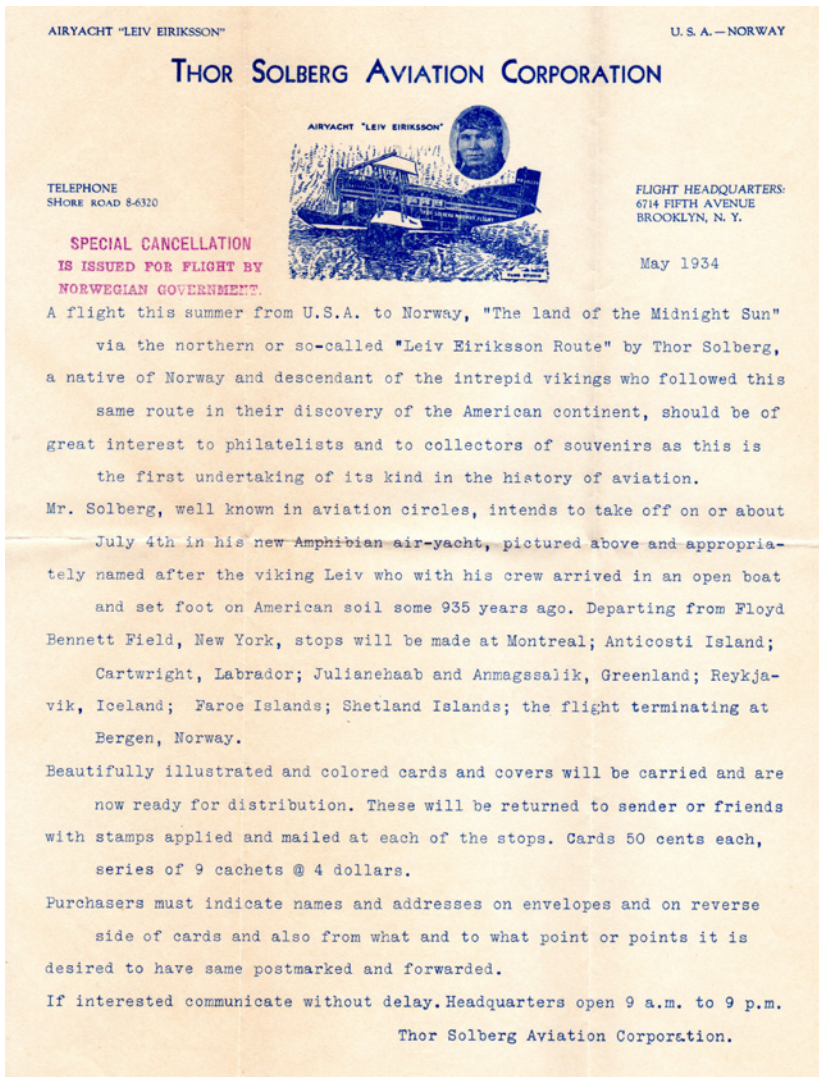


Fig. 8 - Circulaire de souscription.

peaux américain et norvégien sont tirés et le nom de l'avion apparaît clairement. C'est alors qu'un représentant de United Press voulut savoir de la part de Thor Solberg quel homme était Leiv Eiriksson et où il se trouvait. Il se demandait même si Leiv Eiriksson allait se joindre à Thor Solberg pour ce vol.

« Non », répondit Solberg, « Leiv Eiriksson est mort ».

Et le journaliste d'ajouter : « Ah, comment est-ce arrivé ? Est-il tombé en panne ? Et où ? »

Solberg répondit alors : « Leiv Eiriksson était un Norvégien qui est mort il y a environ 900 ans après avoir été le premier homme blanc à découvrir l'Amérique. » Les journalistes répliquèrent en cœur que c'était Christophe Colomb qui avait découvert l'Amérique, mais Thor Solberg leur expliqua que Leiv Eiriksson était venu aux États-Unis au moins 500 ans avant Christophe Colomb. Ils acceptèrent cela mais ne purent comprendre ce qu'il avait à faire avec cet avion. Thor Solberg donna d'autres explications. Au moins, en ce jour de mai 1934, les Américains avaient appris quelque chose !

Au cours des vols d'essai qui ont suivi, le moteur a montré des signes de faiblesse. En juin, un expert de la Curtiss-Wright Corporation le vérifie et conclut qu'il n'est pas adapté pour un vol transatlantique. Grande désillusion chez Solberg qui doit trouver un nouveau moteur ainsi que son financement. Solberg se rend alors à l'exposition mondiale de Chicago (1933-1934) avec, à bord, le photographe Knut Vang, le passager Aage Nilsen et un mécanicien. Le mau-

vais temps les oblige à faire quelques atterrissages périlleux pour atteindre enfin Ottawa, escortés jusqu'à l'aéroport par trois avions militaires.

Des enveloppes (33 au total) dont certaines signées par Solberg, Vang et Nielsen (fig. 7) sont expédiées de Chicago et contiennent une circulaire de souscription pour les cartes et enveloppes devant être expédiées pendant le vol transatlantique (fig. 8).

Une foule enthousiaste mais pas un dollar pour le nouveau moteur ! Sur le chemin du retour, Solberg pense à son ami de l'Enna Jettick Shoe Company qui l'avait financièrement aidé en 1932. Quelques coups de téléphone, quelques rencontres et l'argent nécessaire pour le nouveau moteur est à sa disposition. Une fois de plus, sa persévérance porte ses fruits mais les ennuis continuent. La Curtiss-Wright Corporation doit gérer un important marché pour l'armée et la marine américaines et ce n'est pas avant fin août que le moteur pour Thor Solberg peut être installé. Le vol pour la Norvège doit être reporté à l'année suivante car il est trop tard pour entreprendre une telle traversée. Les bienfaiteurs le comprennent et la presse en est informée. Le courrier acquis et préparé en 1934 (fig. 9) ne traversera l'Atlantique qu'en 1935.

A suivre dans le prochain Delcampe Magazine.



Fig. 9 recto et verso - Timbre à date Waban du 27 juin 1934. Au verso, oblitération mécanique KRAG de Bergen du 16 août 1935 sur un timbre de 7 øre (tarif des imprimés de juillet 1929 pour les destinations intérieures et internationales).





# René FONCK

Par Dominique PETIT du Cercle Aérophilatélique Français

On ne compte plus les rues, lycées, collèges, bâtiments portant les noms de Charles Guynemer ou de Jean Mermoz. Mais qui se souvient aujourd'hui de René Fonck (27/03/1894 Saulcy-sur-Meurthe - 18/06/1953 Paris) ?



René FONCK (1894 – 1953) - Photo coll. Centre Image Lorraine

Pilote le plus décoré du côté Alliés, Fonck bénéficie à la fin de la Première Guerre mondiale d'un statut de héros national.

En 1926, il aurait pu devenir le vainqueur de l'Atlantique, un an avant Lindbergh, mais cette tentative se soldera par un échec.

Présent activement dans la vie politique française de l'entre-deux guerres, Fonck suit le maréchal Pétain à Vichy. Il se met au service du gouvernement de Vichy (1940/42) en tant que conseiller et messager du Maréchal, ce qui a terni durablement sa réputation, bien qu'à la Libération aucune charge n'ait été retenue contre lui. Victime du « syndrome de Vichy », et de son infortune - contrairement aux très charismatiques Guynemer et Mer-

moz - d'être mort dans son lit, aucune promotion de l'École de l'Air ni de l'École militaire de l'Air ne porte à ce jour le nom de Fonck contrairement à la majorité des principaux as, et l'émission de tout timbre à son effigie s'oppose à une fin de non recevoir de La Poste.

L'association « Mémoire de René Fonck » (<http://rene.fonck.free.fr/spip/index.php>) se consacre à sortir de l'oubli ce héros de la Grande Guerre.

Cet article s'appuie essentiellement sur le très riche et documenté mémoire de Master d'Histoire de M. Damien Accoulon : René Fonck (1894 – 1953), l'« As des As » ; Mythe et oubli (Université Paris Ouest-Nanterre-La Défense), et sur les archives Sikorsky pour ce qui est de la tentative New York-Paris en 1926.

## L' « As des As » aux 75 victoires homologuées

Originaire d'Alsace, la famille paternelle de Fonck s'est réfugiée dans les Vosges en 1871. Fils d'un sagard (ouvrier dans une scierie), René Fonck est ajusteur-mécanicien lorsqu'il est appelé sous les drapeaux le 22 août 1914 puis affecté au 11<sup>ème</sup> régiment du génie d'Epinal. Il passe à l'aviation en février 1915. Après avoir obtenu son brevet de pilote militaire sur Caudron au Crotoy le 15 mai 1915, il est affecté le 14 juin 1915 à l'escadrille C47 à Corcieux (Vosges), qui, équipée de Caudron G3 et G4, a pour missions l'observation, la reconnaissance, et le réglage d'artillerie. Le 6 août 1916, l'adjudant René Fonck obtient sa première victoire, aux commandes d'un Caudron G4 forçant un Rumpler à atterrir dans nos lignes. Il attendra son deuxième succès jusqu'au 17 mars 1917, ce qui lui offre une affectation à l'escadrille de chasse SPA 103 équipée de SPAD VII (l'une des 4 escadrilles formant le groupe de chasse des "Cigognes"), où il obtient 13 victoires homologuées en 5 mois. Avec l'arrivée des puissants SPAD XIII équipés de deux mitrailleuses synchronisées et du SPAD XII canon de 37 mm, il parvient à des scores impressionnants. Ses sorties solitaires se soldent la plupart du temps par plusieurs victoires, résultats qui ne seront jamais égalés par d'autres pilotes. Fonck réalisa un triplé en 1 minute ! A deux reprises, les 9 mai et 26 septembre 1918, il accomplit un sextuplé dans la journée!

Maurice Boyau, international de rugby et As aux 35 victoires, déclarait quelques jours avant d'être lui-même abattu : «Fonck dépasse tout ce que l'on

peut imaginer. Ce n'est pas un homme, c'est un oiseau de proie. Là-haut, il sent l'ennemi, il en distingue nettement à 8 ou 10 km sans être vu. Il choisit sa proie. Quelques balles suffisent. Il n'y a jamais eu de riposte».

Fonck disposait d'une acuité visuelle exceptionnelle lui permettant de percevoir et d'identifier des avions à des distances où ceux à qui il les désignait ne les voyaient pas. Il bénéficiait également d'une résistance à l'hypoxie lui permettant d'atteindre des altitudes très élevées, sans bien entendu le secours de masques à oxygène, et d'y rester en poste d'observation jusqu'à découverte d'une formation ennemie sur laquelle il fondait comme l'épervier, abattant d'une courte salve en priorité l'avion lui paraissant témoigner de la meilleure maîtrise de son pilote. Il disait placer ses balles comme à la main.

Promu lieutenant le 15 mai 1918, le pilote vosgien compte à l'Armistice 75 avions officiellement abattus et en ajoute 52 supplémentaires, pour un total potentiel de 127 victimes. Il est l'As des As des armées alliées.

Certains minimisent aujourd'hui ses exploits en soulignant qu'il a obtenu ses victoires en 1917 et 1918 face à des forces aériennes allemandes comptant du personnel moins bien entraîné.

Soumise à une surexposition médiatique et incarnant le succès militaire, l'aviation et en particulier les pilotes de chasse récoltent bien davantage de récompenses que les autres branches de l'Armée. L'impressionnante liste des récompenses reçues par Fonck illustre ce déséquilibre.





## L'après-guerre (1920-1925)

Affecté à l'escadrille des essais en vol à Villacoublay, Fonck participe alors à de nombreuses actions de représentation et promotion de l'aéronautique française. Lors d'un séjour à Stockholm, il rencontre et, au nom d'une fraternité d'arme entre aviateurs ennemis, se lie d'amitié avec Hermann Goering. Le successeur de von Richthofen à la tête du Jagdgeschwader 1 sollicite et obtient l'appui de Fonck pour sa candidature comme pilote à la Svensk Lufttrafik. Ceci scellera une amitié durable entre les deux hommes.

Fonck est démobilisé à la conclusion des accords de paix et mis en congé illimité le 18 octobre 1919. Encouragé par Clemenceau à se présenter aux élections législatives de novembre 1919, Fonck est élu à 25 ans député des Vosges. Il fait partie de la Gauche Républicaine Démocratique, un parti centriste, seconde force politique de cette Chambre surnommée « Bleu horizon » (la couleur des uniformes français, et celle de la droite). Il intervient essentiellement sur des questions touchant l'aéronautique et les Anciens combattants.

En 1920 Il publie chez Flammarion un livre intitulé *Mes combats*, puis en décembre 1923 un traité de politique et d'aviation assez clairvoyant : *L'Aviation et la sécurité française*. On y trouve en particulier de nombreuses mises en garde vis-à-vis de l'Allemagne.

Il continue de participer à des meetings

aériens. En 1921, il est aussi élu président de la Ligue Aéronautique de France (L.Aé.F.) qui exerce des activités de lobbying auprès des assemblées et ministères, et de propagande pro-aérienne dans les écoles. Il en sera évincé en 1925.

Les nombreuses conférences données par Fonck en France et à l'étranger rencontrent un succès certain. Il y relate bien sûr ses combats aériens, mais expose également de façon clairvoyante sa vision de l'évolution de l'aviation militaire et commerciale. En 1922, il évoque le scénario catastrophe d'une guerre entre l'Allemagne et la France très en retard dans le domaine aérien. Il représente la France lors du centenaire de l'indépendance du Brésil.

En 1924, Fonck imagine le voyage futuriste d'une parisienne reliant Paris à New-York en moins de huit heures par avion et livre une anticipation assez fidèle de ce qu'est devenue aujourd'hui l'aviation commerciale. Il réalise une mission d'audit de l'Air Service (prédécesseur de l'US Air Force), prodiguant ses conseils sur les améliorations à apporter à l'aviation de chasse américaine. Fin 1925 il effectue une nouvelle tournée de conférences et de meetings aéronautiques aux USA.

Capitalisant sur sa notoriété, il lancera même sa propre marque automobile qui ne produira qu'une douzaine de limousines de luxe entre 1921 et 1925.

## La tentative de traversée de l'Atlantique Nord (21 septembre 1926)

En 1919, Raymond Orteig, un hôtelier New-yorkais, avait lancé un prix de 25000 \$ destiné au premier aviateur qui réussira la traversée New York - Paris sans escale.

Fonck annonce, le 24 mars 1926, sa volonté de traverser l'Atlantique, avec pour finalité de poser les bases d'une liaison aérienne civile transatlantique. Il persuade le constructeur américain d'origine ukrainienne Igor Sikorsky de modifier le S-35, à la base un bimoteur de transport avec un rayon d'action de 1600 km, pour le transformer en un trimoteur capable de traverser l'Atlantique et remporter le prix Orteig. Le projet est soutenu par des financiers américains réunis dans une société créée pour l'occasion The Argonauts.

A partir d'avril 1926, Fonck supervise à l'usine de Westbury, Long Island la construction de l'avion spécialement modifié pour le raid. Fonck impose ses conditions : trois moteurs français (Gnome et Rhône « Jupiter » de 420 ch), des huiles anglaises, lui seul pilote avec un navigateur américain de son choix.

Ce projet à gros budget passionne la presse des deux cotés de l'Atlantique, mais suscite aussi des polémiques dans des journaux français qui auraient préféré que le héros engage son prestige sur une entreprise spécifiquement française. L'ambiance est en outre



De haut en bas

René Fonck (canotier) et Igor Sikorsky (casquette) devant le Sikorsky S-35 en cours de montage

Le S-35 en cours de montage





alourdie par des conflits de personnes. Le S 35 est achevé le 21 août, et effectue son premier vol le 23 avec Fonck aux commandes. Les vols d'essais (23) se succèdent pour vérifier les performances : vitesse, altitude, consommation, matériel de navigation, etc... Du personnel de l'US Army et de la Navy est réquisitionné pour le test en charge. Ces vols d'essais, jusqu'à une distance de 900 km sont jugés concluants : l'avion est considéré comme prêt. Il est baptisé « New York - Paris », le 10 septembre, à l'eau minérale - prohibition oblige - en présence du nouveau maire de New York, James Walker.

La machine de couleur vert clair, crème et blanc arbore sur ses flancs non seulement les drapeaux américains et français mais aussi la célèbre cigogne de Fonck de la SPA 103.

Les calculs de Fonck, confirmés par la Navy, donnent 6 000 km en 33 heures en longeant la côte Est vers Terre-Neuve nécessitant 9 500 l d'essence, 800 l d'huile conduisant à un poids au décollage supérieur à 13 t (soit 2 t de plus que dans la conception initiale de l'avion).

Alors que tout est prêt pour tenter l'aventure, le navigateur Snody, terrassé par une bronchite aiguë, est obligé d'abandonner le projet. Fonck demande son remplacement à la Navy. Le Lieutenant William L. Curtin sera sélectionné le 14 septembre, à l'issue d'une mise à l'épreuve.

La pression médiatique est extrême. Le commandant Pierre Weiss exhorte Fonck à partir en relayant son message dans la presse : « Départ nécessaire, même si tu dois rester dans la flotte ». Le départ est

#### De haut en bas

CPA baptême du S35 de René Fonck.

René Fonck à côté de la cigogne à ailes hautes de la SPA 103 peinte sur le fuselage du Sikorsky S-35.

Invitation Bourget pour l'atterrissage du S35.

fixé au 21 septembre 1926, pour profiter d'une amélioration des conditions météorologiques, alors que l'avion n'a pas été testé avec sa charge maximale de carburant.

Le 21 septembre à 6 h du matin, 5 000 curieux sont massés sur la piste de Roosevelt Field. Fonck lâche les 1300 ch, mais l'avion n'a jamais décollé à pleine charge. Alors que l'appareil a déjà roulé 1200 m sur la piste en herbe de Roosevelt Field, atteignant une vitesse de 105 km/h, mais ne s'élevant que très lentement, le mécanicien de chez Sikorsky, Jacob Islamoff, largue la partie auxiliaire du train central. Manœuvre prématurée : le S 35 ne s'était élevé que de 1 m. Une roue vole et percute l'une des deux

dérives arrière. Fonck comprend que c'est fichu. Il fait ralentir la machine, dont un essieu se brise, provoquant son pivotement et son affalement dans un repli du terrain.

Fonck et Curtin sautent par l'avant. Fonck court vers la porte de la carlingue pour tenter de permettre au radio Charles Clavier et au mécanicien Jacob Islamoff de s'échapper. A cet instant, les vapeurs d'essence s'embrassent, transformant le S 35 en une boule de feu.

Charles Clavier, titulaire du brevet français n°1 de radiotélégraphie et Jacob Islamoff meurent carbonisés. Les accusations et critiques pleuvent, mais la commission officielle d'enquête innocentera Fonck.



De haut en bas

Départ du S35.

Le S35 après l'accident.





### Courier de la tentative de traversée de l'Atlantique Nord

On retrouvera plus tard 12 lettres plus ou moins brûlées dont Charles Clavier avait la responsabilité.

- 2 lettres signées Cte René Fonck et oblitérées
- WESTBURY 15 SEP 1926 portent la mention manuscrite « Par Avion New York Paris », dont celle ci-dessous.
- 7 lettres oblitérées WESTBURY ou MANHASSET, dont celle ci-dessous.
- 3 lettres diverses dont l'une revêtue d'un timbre français en prévision du vol retour.

En dépit du succès de Lindbergh le 21 mai 1927, Fonck ne renonce pas au projet de traversée transatlantique en vue de l'établissement d'une liaison commerciale. Le projet toujours avec Curtin sur un bimoteur Sikorsky S-37 sera finalement abandonné en septembre 1927.



## 1926 - 1940 : fin de sa carrière politique, et missions officielles

Elu en 1919 sur son prestige militaire, René Fonck essuie trois revers électoraux aux élections législatives de 1924 et 1928 dans les Vosges, puis en 1932 à Paris où il réside, et où il se présente sous l'étiquette du Comité de Concentration Républicaine, un parti radical modéré. Ces échecs illustrent l'effritement progressif de sa popularité.

En 1928, il se lance aussi dans l'étude d'un projet de construction de huit îlots flottants artificiels entre New-York et Paris, via les Açores et Lisbonne, afin de permettre le ravitaillement d'avions en carburant au cours de la traversée de l'Atlantique. Ce projet, imaginé également par Blériot, n'aura pas de suite.

Fonck reste cependant une personnalité reconnue. En août 1935, le général Victor Denain - nouveau Ministre de l'Air - lui confie une mission d'audit sur l'état de l'aviation. La pertinence de son rapport lui vaut d'être reconduit dans sa mission afin de «collaborer à l'étude de modifications

et améliorations à apporter aux procédés de combat et méthodes d'instruction de l'aviation de défense légère». Décidé en 1936, l'effort d'armement s'avère trop tardif. Les conclusions de Fonck contribuent à l'achat massif d'avions américains par la France à partir de mars 1938.

Il se marie en 1936 avec Irène Brillant, sociétaire à la Comédie-Française.

Elevé à la dignité de Grand Officier de la Légion d'honneur le 14 juillet 1936 et nommé lieutenant-colonel, Fonck entretient ses relations avec Ernst Udet qui gravit au même moment les échelons de la hiérarchie nazie. Il souligne à cette occasion que « la force de l'aviation allemande est d'être aujourd'hui dirigée par de 'vrais aviateurs' ».

Nommé colonel inspecteur général de la chasse et du matériel de l'Armée de l'Air en septembre 1939, il effectue une tournée des bases aériennes afin de contribuer au maintien du moral des troupes.

## La période de Vichy et la Libération

Attaché à la personne du Maréchal, Fonck accompagne à Vichy le vainqueur de Verdun « afin de se rendre utile à son pays ». Dans un premier temps, Fonck n'occupe pas de fonction officielle. Arrivé à Vichy en qualité de conseiller technique au Ministère de l'Air, il entre au conseil de Philippe Pétain, pour lui servir notamment d'informateur particulier. Bien informé par son ami Ernst Udet, Fonck alerte ainsi Pétain sur le double-jeu collaborationniste de Laval, le Vice-président du Conseil.

S'il a longtemps mis en garde contre le danger allemand, Fonck n'a cependant jamais caché ses amitiés avec certains Allemands occupant de hautes fonctions. En novembre 1941, après le suicide du général Ernst Udet (camouflé en accident par les nazis), Fonck déclare dans la presse qu'il « regrette sa mort, car il perd en lui un ami dont le prestige eût été utile en ces jours tristes pour nous ». Son amitié avec Hermann Goering est aussi de notoriété publique depuis la nomination du futur Maréchal du Reich au Ministère





de l'Intérieur du premier gouvernement Hitler le 30 janvier 1933. En 1940, Fonck rappelle avoir été à plusieurs reprises l'invité de Goering, « car c'est le privilège des hommes de mon métier de se respecter et de rendre hommage à la valeur de l'adversaire ». Par les bonnes relations qu'il entretient avec ces hommes clefs du Reich, Fonck tient ainsi un rôle officieux de messenger entre Pétain et Goering, permettant aux deux hommes d'éviter la voie diplomatique officielle. Fonck rencontre effectivement Goering à Berlin, le 8 octobre 1940.

Après le limogeage de Pierre Laval le 13 décembre 1940, Fonck devient, fin janvier 1941, l'un des 213 conseillers nationaux nommés par Pétain pour représenter la diversité de la France occupée et non-occupée. Il est membre de la 2ème commission d'information générale présidée par le Sénateur Victor Constant et chargée de soumettre des suggestions sur les problèmes qui « intéressent l'opinion en ma-

tière économique et sociale ».

Par ses écrits, Fonck alimente les réquisitoires portés par le régime de Vichy contre les dirigeants de la IIIème République lors du procès de Riom et en particulier contre les deux anciens ministres de l'Air, Pierre Cot et Guy La Chambre. Il convient de citer la courte préface à l'ouvrage du sénateur André Maroselli, intitulé « Le sabotage de l'aviation française, cause principale de notre défaite » où il s'exprime ainsi : « ... ce qui a fait défaut à la France, ce ne sont pas les aviateurs intrépides et valeureux, mais le matériel moderne dont ces aviateurs avaient besoin pour lutter et pour vaincre.... »

Fonck s'attribuera l'initiative d'un projet (mars 1942) de remaniement du gouvernement dont auraient été exclus les ministres ayant collaboré avec les Allemands, et qui aurait conduit au départ du Maréchal vers l'Afrique pour une reprise de la lutte contre l'Allemagne.

Apprenant qu'il allait être renversé, l'Amiral Darlan rencontre le Maréchal. Ce dernier fait volte-face et désavoue le colonel vosgien en expliquant que le pilote a agi « de sa propre initiative », que « le colonel Fonck a abusé de la bienveillance que j'ai pu lui témoigner à plusieurs reprises en raison de son héroïsme au cours de la précédente guerre », et assure l'Amiral de son soutien. Après cette journée de fièvre, l'Allemagne, sans apporter son appui à Darlan, exige le départ le 11 avril 1942 de l'initiateur principal du projet, le directeur du cabinet civil du Maréchal, Henry du Moulin de Labarthète. Suite à ces événements, Laval, imposé par les Allemands,



CP René Fonck.

revient au pouvoir le 18 avril 1942 dans un nouveau rôle de chef du gouvernement. Fonck est pour sa part invité à se tenir loin de Vichy. La crise gouvernementale d'avril 1942 a été fatale au pilote qui se vouait totalement au service de son mentor. Humilié par ses pairs qui le considèrent comme naïf, vexé par l'ingratitude que lui témoigne le Maréchal, Fonck retourne à Paris où il passe la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Pendant sa retraite parisienne, Fonck rencontre les aviateurs Paul Codos, Joseph Sadi-Lecointe et Camille Sautereau membres de divers réseaux de Résistance. Il fait ponctuellement jouer ses relations pour obtenir la grâce ou la libération de résistants. Ceci vaut à Fonck d'être arrêté par la Gestapo fin juin 1944 et interné pendant trois jours au camp de Drancy, avant d'être libéré sur ordre d'un colonel de la Wehrmacht.

Le 7 septembre 1944, Fonck est arrêté par la police sur ordre du Ministre de l'Intérieur et envoyé à la prison de la Santé. Le pilote est libéré le 24 décembre 1944 sur intervention d'Edgar Pisani sans avoir été informé des motifs de son incarcération. Fonck fait cependant l'objet d'une enquête approfondie. La Cour de Justice de la Seine n'ayant retenu aucune charge contre le pilote au terme de l'instruction de son dossier, l'affaire est classée sans suite en octobre 1945.

Trop compromis dans le régime de Vichy et demeuré fidèle jusqu'au bout au maréchal Pétain, Fonck alors s'efface dans une retraite silencieuse. Il effectue des séjours dans les Vosges pour s'occuper du

développement de sa société « France-Engrais » qu'il a lancée peu avant la guerre. Il demeure intégré aux cadres de réserve de l'armée de l'Air jusqu'à atteindre la limite d'âge, en 1951.

René Fonck décède le 18 juin 1953 d'une hémorragie cérébrale à son domicile parisien.



#### De haut en bas

Enveloppe commémorative René Fonck l'As des As, oblitération du 14/11/1976.

CP René Fonck





# Rencontre avec Gilbert Rios

Gilbert Rios est originaire de Montpellier. Ce dynamique retraité de 71 ans a retrouvé sa passion de jeunesse, la philatélie, après une longue et brillante carrière en tant que professeur à l'Université de Montpellier. Aujourd'hui, il essaie d'accroître et de partager ses connaissances philatéliques par le biais d'articles. Nous vous encourageons d'ailleurs à découvrir son article sur les Tour et Taxis dans ce magazine.



“ Focalisez-vous sur des sujets un peu nouveaux ! ”

## Comment êtes-vous tombé dans la philatélie ?

J'avais commencé une collection lorsque j'étais adolescent et vivais chez mes parents. Lorsque je me suis éloigné du domicile familial vers 17 ans pour poursuivre mes études supérieures, je me suis vu contraint d'arrêter cette activité. Je ne l'ai reprise que vers l'âge de 60 ans et je la développe aujourd'hui en tant que jeune retraité. La philatélie est un formidable moyen de s'ouvrir aux autres et aux divers domaines des sciences humaines que j'ai un peu trop oubliés durant une carrière très prenante dévolue principalement aux sciences de l'ingénieur.

**En quelques lignes, décrivez-moi les axes principaux de votre col-**

## lection (lieu, époque, style, sujets...)?

Au départ j'ai, comme beaucoup de collectionneurs, ouvert des fenêtres philatéliques multiples sur la France et ses colonies (mon pays), la Belgique (ma femme est Flamande), le Luxembourg, l'Autriche, l'Allemagne, la Suisse et la Russie... des origines à nos jours. Après quelques années, j'ai dû, par nécessité (de temps et d'argent), réduire mes champs d'investigation.

Aujourd'hui je me concentre sur :

- la Russie de l'Époque Impériale, un énorme champ d'étude si l'on veut bien prendre en compte non seulement la Poste Impériale proprement dite (avec ses diverses composantes :

poste d'état, poste des villes, poste ferroviaire, poste par bateaux) mais aussi les postes locales (dites de Zemstvo) et les bureaux à l'étranger (Levant, Chine....)

- les Anciens États allemands (avant la création du 2nd Empire autour de 1870 : Bavière, Saxe, Hambourg, Tour et Taxis, Prusse....) et les postes privées des villes (1860-1900)
- la Suisse avec plus précisément les postes cantonales et les débuts de la poste fédérale (jusqu'à 1900 environ)

ce qui demeure encore très important.

Je mets aussi, depuis quelques années, un accent particulier sur la marcophilie et les courriers timbrés ou scellés, des éléments très intéressants pour l'histoire postale et l'histoire tout court.

Cette activité, appuyée sur l'expérience de communication que j'ai acquise au cours de ma carrière scientifique, me permet aussi aujourd'hui de publier en français ou en anglais des articles dans diverses revues. Je suis en train de m'essayer à créer un site web personnel (pour l'instant en français) qui sera ouvert à qui le voudra pour échanger sur les trois sujets susmentionnés : [www.phil-ami.com](http://www.phil-ami.com)

### Qu'est-ce qui vous a encouragé à collectionner la Russie ?

Ce fut d'abord un hasard- le rachat d'une petite collection de vieux timbres russes -, puis la beauté et la variété des objets découverts...

et aujourd'hui enfin une belle-fille russe qui me met en rapport plus étroit avec ce monde.

### Avec qui partagez-vous votre passion (famille, amis, associations, club de philatélie) ?

Sociétés internationales (BSRP, Rossica) , associations et clubs philatéliques (j'appartiens à l'APM de Montpellier), rencontres (notamment via internet....)

### Quelle est pour vous la pièce maîtresse de votre collection ?

Il y a dans toute collection, je pense, divers types de pièces que l'on peut considérer comme « maîtresses », non pas nécessairement parce que ce sont les plus chères au plan financier mais parfois parce que les plus chères au cœur. Ainsi, pour ce qui concerne ma collection, pourrais-je illustrer cela en présentant les deux pièces qui suivent :

- la première constituée de deux lettres de Suisse est d'un coût élevé; elle est constituée de deux lettres portant chacune une moitié du « double de Genève » (le second timbre émis en Suisse et l'un des premiers au monde) ; avoir les deux "demi" du double de Genève sur lettres, chacun sélectionné du bon côté de l'enveloppe pour reformer un double au final, c'est assez exceptionnel surtout avec cette qualité d'oblitération et d'écriture...
- la seconde est d'un coût bien moindre ; c'est



1845 Demi-double gauche



1844 Demi-double droite





une lettre russe que j'ai acquise récemment et qui porte un timbre du Zemstvo de Kherson avec une très belle oblitération ; elle est surtout chère à mon cœur car elle appartenait à la collection personnelle du célèbre chasseur de nazi Simon Wiesenthal.

### **Avez-vous une anecdote concernant l'achat d'un de vos timbres ?**

Dans la vie d'un collectionneur il y a toujours beaucoup d'anecdotes faites de découvertes de personnalités ou de documents... Mes deux dernières découvertes : au travers de l'achat d'une petite collection ayant appartenu à Vadim Ustinovski (expert bien connu et reconnu en Russie mais non à l'extérieur), j'ai appris bien des choses concernant les oblitérations ; en faisant de la bibliographie, j'ai découvert que le premier catalogue paru sur les timbres de Zemstvos le fut en français à Bruxelles en 1875 ! Les postes rurales ayant démarré vers 1860, il n'y a bien sûr que les timbres émis à cette date qui y figurent ; son auteur S. Koprowski (peut-être un russe "blanc" établi en Belgique?) fut un visionnaire et un précurseur... presque com-

plètement oublié aujourd'hui.

### **Que conseillerez-vous à quelqu'un qui voudrait commencer une collection aujourd'hui ?**

Je lui conseillerais de se focaliser sur des sujets un peu nouveaux - pour le plaisir de la découverte même avec un budget réduit - plutôt que sur des domaines déjà très largement explorés - où l'on a le sentiment d'arriver un peu tard sauf à dépenser des fortunes... et encore...-. Personnellement j'ai ainsi découvert depuis deux ans dans le « monde russe », grâce notamment aux contacts que j'ai pu établir en Russie, le domaine des « seaux officiels » qui étaient apposés par les administrations, églises... au dos des enveloppes (cire, papier, tampons) et permettaient de faire circuler le courrier sans droit de timbre à payer ; et le domaine des timbres non-postaux (ou vignettes) très largement utilisés pour des œuvres de charité (Tout cela est souvent rattaché aussi à ce que l'on appelle érinophilie). Il en existe bien d'autres. Je pense que la consultation du très riche site web de Delcampe devrait être d'une grande aide pour le nouveau collectionneur ; il est vrai que lorsque l'on débute, la démarche de recherche que je préconise n'est pas toujours facile. On peut aussi solliciter les avis et engager le dialogue avec des collectionneurs un peu plus confirmés si l'on en connaît.

### **Quel timbre ou pièce philatélique que vous n'avez pas encore rêveriez-vous de trouver ?**

En sus des deux lettres de Suisse présentées ci-dessus, j'ai dans ma collection un exemplaire du double de Genève mais il n'est pas sur lettre ; pouvoir trouver un de ces jours prochains ce timbre sur une belle enveloppe serait pour moi bien intéressant.



# La saga postale des Tour et Taxis

Gilbert M. Rios - APM

## Vous avez dit Tour et Taxis ?

Thurn und Taxis (ou Tour et Taxis en français) ne correspond à aucune entité politique ou sous-ensemble géographique, mais fait simplement référence à une activité postale qui s'est développée au sein du Saint Empire Romain Germanique durant plus de 3 siècles en toute légitimité sous le couvert d'un monopole accordé par l'Empereur à la famille princière du même nom (voir armoiries ci-contre). Cette poste représente une saga unique en son genre et un service qui est resté très longtemps le plus performant d'Europe pour l'acheminement du courrier.

Plus précisément, c'est l'empereur Frédéric III qui a accordé à Francesco Tasso (1459-1517) et à sa famille, venus de Lombardie où ils opéraient déjà l'acheminement et la distribution du courrier depuis le XIII<sup>ème</sup> siècle, le dit monopole pour le transport du courrier (en particulier des plis officiels) dans tout le Saint Empire Romain Germanique. Anoblis en 1512 puis élevés à la dignité princière en 1695, la famille Tour et Taxis a assumé cette tâche – en tant que poste impériale puis poste privée à partir de 1806 - jusqu'à ce qu'elle se voie contrainte de céder son entreprise à la Prusse

le 30 juin 1867 (elle sera ensuite intégrée le 1<sup>er</sup> janvier 1868 dans l'office postal de l'Allemagne du Nord) : ainsi s'achevait pour cette famille près de 6 siècles d'activités dans le secteur postal.







## Grandeur et décadence du « modèle postal féodal »

En fait, même s'il a pu survivre jusqu'en 1867, le modèle féodal du système postal Thurn und Taxis était condamné depuis déjà longtemps par le développement en Europe d'états-nations forts privilégiant le modèle de la poste d'état. Les premières mani-

festations de cette tendance : la mise en place de systèmes nationaux de postes relais sous contrôle d'État en France puis en Angleterre dès la fin du XVIème siècle. La centralisation renforcée qui a caractérisé l'époque napoléonienne, puis l'essor de la Prusse au cœur de la zone d'influence des Tour et Taxis, ont placé ces derniers au XIXème siècle dans une situation de concurrence sans issue.

A son apogée, le fonctionnement de la poste des Tour et Taxis reposait sur un réseau très dense de parcours fixes, avec des relais pour les chevaux environ tous les 40 kilomètres. L'entreprise comptait 20 000 employés et plusieurs milliers de chevaux. Grâce à cette organisation, au XVIIIème siècle le courrier entre Bruxelles et Innsbruck était assuré en 5 jours. En 1849 encore, la plus grande partie du courrier de/pour les États allemands était ainsi acheminée par T&T avec deux « profils » de pays : les États pour lesquels elle assurait intégralement le service postal -Villes libres de Hambourg, de Lubeck ou de Brême, Principautés de Hohenzollern (Prusse) ou de Hesse-Hombourg ...-, et les États pour lesquels elle servait uniquement d'intermédiaire avec les pays étrangers -notamment les Royaumes de Hanovre et de Saxe ou le Duché de Brunswick-. Cette poste servait aussi à d'autres pays comme par exemple les Royaumes du Danemark et de Norvège ... Le tableau (1) qui suit fixe les choses avec plus de détails.

### États allemands desservis directement par la poste féodale de la Tour et Taxis :

1. Hesse Grand-ducale (Darmstadt)
2. Duché de Nassau
3. Duché de Saxe-Cobourg
4. Duché de Saxe-Meiningen-Hildbourghausen
5. Principauté de Hesse-Hombourg
6. Principauté de Schwarzbourg-Rudolstadt (moins Frankenhausen et Schlotheim)
7. Ville libre de Francfort-sur-le-Main
8. Hesse Electorale
9. Grand-duché de Saxe-Weimar-Eisenach (moins Allstedt)
10. Duché de Saxe-Gotha
11. Principauté de Lippe-Detmold
12. Principautés de Reuss-Gera et Reuss-Greiz
13. Principauté de Schaumbourg-Lippe
14. Villes de Arnstadt, Gehren, Gross-Breitenbach
15. Ville libre de Hambourg
16. Ville libre de Lubeck
17. Ville libre de Brême
18. Principauté de Hohenzollern (Prusse)

### États allemands auxquels la poste féodale de la Tour et Taxis sert d'intermédiaire :

1. Royaume de Hanovre
2. Grand-duché de Mecklembourg-Schwerin
3. Grand-duché de Mecklembourg-Strelitz
4. Duché d'Oldenbourg (moins principauté de Birkenfeld)
5. Royaume de Saxe
6. Duché de Saxe-Altenbourg
7. Duché de Brunswick

### Autres États auxquels la poste féodale de la Tour et Taxis sert d'intermédiaire :

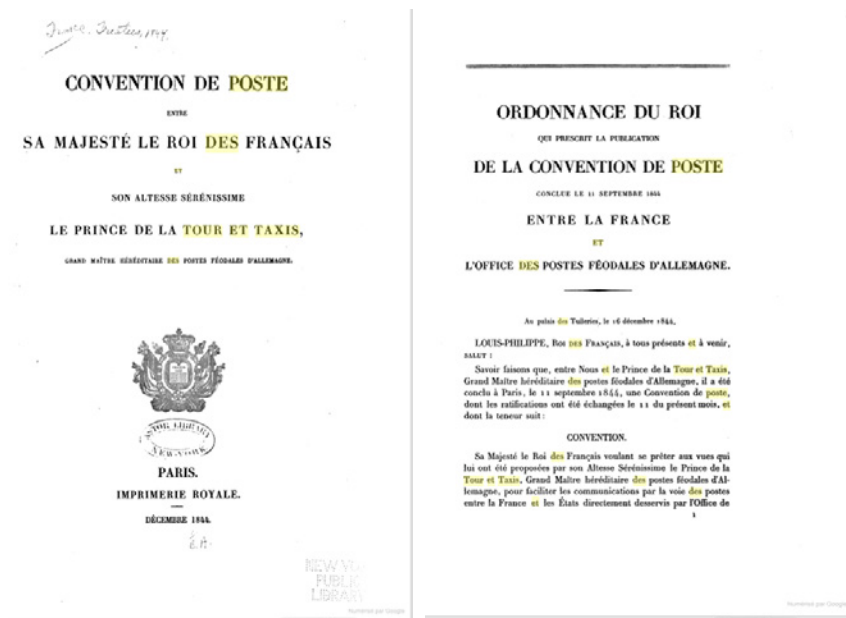
1. Royaume du Danemark
2. Royaume de Norvège
3. Duché de Schleswig (jusqu'en 1866)
4. Duché de Holstein (jusqu'en 1866)
5. Duché de Lauenbourg (jusqu'en 1866)
6. Helgoland (à partir du 1<sup>er</sup> avril 1862)
7. Islande (à partir du 1<sup>er</sup> avril 1862)
8. Groenland (à partir du 1<sup>er</sup> avril 1862)
9. Iles Féroé (à partir du 1<sup>er</sup> avril 1862)

1 Voir sur internet l'article de Jean-Louis Bourgouin en suivant le lien :

<http://jean-louis.bourgouin.pagesperso-orange.fr/Postes%20de%20T%20et%20T.htm>

Pour pouvoir acheminer le courrier d'un pays à un autre, la famille des Princes de Tour et Taxis, comme un État souverain, passait des conventions avec les différents pays où elle intervenait. A titre d'exemple nous fournissons ci-après deux pages intéressantes qui sont les deux premières de la Convention de Poste passée au mois de Décembre 1844 entre le Roi de France Louis-Philippe et le Prince de la Tour et Taxi pour « faciliter les communications par la voie des postes entre la France et les États desservis directement par l'Office des Tour et Taxis » : un document très complet de plusieurs dizaines de pages<sup>2</sup>. La poste des Thurn und Taxis avait son administration centrale qui

était localisée à Francfort. Elle a rejoint l'Union Postale Germano-Autrichienne en 1851.



### Philatélie et marcophilie : les documents

Le premier document que nous proposons ici est la photographie du recto d'une lettre qui appartient à l'époque pré-philatélique. Elle a été expédiée de Lübeck, ville hanséatique de la Mer du Nord dont elle porte un magnifique cachet en date du 9 juin 1848 (au recto), pour aller à Cette (aujourd'hui Sète) sur la Méditerranée qu'elle a atteint le 17 juin 1848, après passage par Hambourg le 10 juin (les deux cachets sont au verso de la lettre). La lettre, acheminée par la poste des Tour et Taxis est entrée en France par Valenciennes le 14 juin comme l'indique le beau cachet rouge. Elle a été assujettie à une taxe de 15 décimes à son arrivée dans notre pays (chiffre « 15 » rapportée à la main en

noir ci-contre)<sup>3</sup>. Paradoxalement, ou peut-être du fait de la protection que lui assurait son monopole, la poste Thurn und Taxis n'a émis de timbres qu'à partir de 1852 pour répondre aux exigences de



<sup>2</sup> Suivre [ce lien](#)

<sup>3</sup> Pour donner un ordre de grandeur 15 d. représentait à l'époque environ 7 à 8 heures de travail ouvrier alors qu'en 2004 un envoi simple entre l'Allemagne et la France ne coûtait plus qu'environ 4 minutes du salaire minimum français.





l'Union Postale: c'est la série de timbres "Ringnummernstempel". Dans la mesure où les pays desservis utilisaient deux monnaies distinctes, deux séries de timbres ont été produites : l'une pour les États du Nord utilisant comme monnaie le Silber groschen (parité : 1 Sbg équivalent à 12 Pfennigs<sup>4</sup> ou 1/30 de Thaler), et l'autre pour les États du Sud où prévalait le Kreuzer (parité : 1 Kr = 4 Pfennigs). En fait, l'Union Postale a considéré dès le début que les timbres de 1 Kr correspondaient à ceux de 1/2 Sbg ; ceci était un avantage indéniable pour les États du Sud dans la transmission du courrier à l'international. De 1852 à 1867, 54 timbres<sup>5</sup> ont ainsi été créés en 6 émissions successives, dont 32 pour les États du Nord et 22 pour ceux du

Sud. Au-delà du 30 juin 1867, leur usage cessera et ce seront les timbres de Prusse qui prendront le relais.

Les timbres des États du Nord ont en leur centre des grands chiffres non colorés déposés sur un motif de fond arrondi qui diffère d'une valeur faciale à l'autre; un cadre carré mesurant environ 22 mm à l'extérieur et 14 mm à l'intérieur entoure l'ensemble. Dans la partie supérieure de ce cadre se trouve l'inscription « Freimarke » (Timbre postal) en lettres minuscules allemandes avec une majuscule initiale; dans la partie inférieure se trouve la valeur en « Silb. Grosch. » (pour Silbergroschen) en minuscules romaines et des initiales majuscules; à gauche on lit « Deutsche-Oestr. Postverein » (Union Postale Germano-Autrichienne) et à droite « Thurn and Taxis », chaque inscription étant constituée de deux lignes. Dans chacun des angles il y a une corne enroulée (qui est restée aussi le symbole de nombreux services postaux européens) et immédiatement en dessous, empiétant sur l'arrière-plan du centre, de petits boucliers indiquant les valeurs numériques sur un fond uni. Les valeurs faciales des divers timbres émis s'échelonnent de 1/4 à 10 Sgr. A titre d'exemples sont fournis ici un exemplaire oblitéré du 1/4 Sgr (MI 1) émis en 1854 et un bloc de 4 timbres non oblitérés du 5 Sgr (MI 18) émis en 1859. Suit une belle lettre qui a circulé au mois de mai 1857 entre Witzhausen et Wanfried, deux pe-

4 A la création de l'Empire en 1871, la décimalisation s'imposera : 1 Sbg équivaldra alors à 10 Pfennigs

5 D'après le catalogue Michel (en résumé MI)

tites villes d'Allemagne localisées dans le land de Hesse près de Kassel avec deux timbres ¼ Sgr. (MI 1 - rouge brun) et e 1 Sgr. (MI 4 - bleu foncé). Le cachet de départ, en date du 12 mai 1857, est très beau.

Les timbres des États du Sud portent des inscriptions similaires, mais sur une bande circulaire, des cornes enroulées séparant les inscriptions. Les grands chiffres de valeur au centre, comme dans le cas de la série Silbergraschen, sont posés sur un fond dont le motif diffère pour chaque valeur. La forme rectangulaire du dessin dans son ensemble est obtenue en ajoutant des volutes décoratives à chaque angle, avec au centre de chacune un petit chiffre reprenant la valeur faciale du timbre. Ici encore, l'inscription à gauche des timbres est simplement le libellé en allemand de «Union postale germano-autrichienne». Les valeurs faciales des timbres émis s'échelonnent de 1 à 30 Kr. A titre d'exemple nous donnons ci-dessus une jolie bande de 3 exemplaires non oblitérés du 3 Kr (MI 52) de la 6ième émission de 1867. Suit une autre belle lettre affranchie au moyen de deux timbres de 1 Kr. (MI 7- vert gris) et 3 Kr. (MI 12 – bleu gris). Elle a été postée à Mayence, capitale de Rhénanie-Palatinat, le 28 août 1858 pour arriver à Darmstadt le 29 août et être livrée à Koenig le 30 août comme indiqué par deux cachets au verso.

Les oblitérations particulières de la poste Thurn und Taxis ont été nommées "oblitérations cibles" par les philatélistes allemands en raison des cercles concentriques présents dans le cachet qui rappellent une cible de tir. Elles sont en général faites à l'encre noire, parfois bleu mais très rarement rouge.

La photo de fragment de lettre ci-contre fournit un très bel exemple d'agrégation sur enveloppe d'un entier postal de 3 Kr et de deux







timbres de 3 et 6 Kr émis en 1867. Outre qu'elle confirme pour ces deux timbres du Sud la différence du motif de fond déjà observée sur les deux timbres du Nord, cette photo atteste que les Tour et Taxis utilisaient bien eux aussi des entiers postaux comme d'autres postes (Empires Russe et Autrichien notamment). On trouve ainsi des valeurs de 1, 2, 3, 6 et 9 Kr. de différentes couleurs (vert, jaune, rouge, bleu et marron respectivement). Pour les États du Sud, ces entiers postaux sont octogonaux. Dans la partie supérieure figure l'inscription « Turn u. Taxis » et dans la partie inférieure la valeur faciale en Kreuzer. Un tampon rouge-orange d'entrée de Forbach est visible à gauche et le chiffre 220 au centre de la « cible noire » caractérise Frankfurt a. Main. Enfin le beau tampon rouge PD confirme que la lettre est bien affranchie jusqu'à destination. Le fragment qui suit présente un entier postal de 3 Sgr sur un courrier du 15 mai 1862 affranchi à Gotha dans le Thuringe. Les entiers postaux pour les Etats du Nord sont ovales et présentent les mêmes inscriptions que celles déjà décrites pour les Etats du Sud.

Même après l'apparition des timbres à partir de 1852, de nombreux expéditeurs ont continué à ne pas les utiliser soit parce qu'obligés d'aller à la Poste pour connaître le prix de l'affranchissement ils préféraient payer en numéraire (un cachet "PD" sur la lettre atteste alors du prépaiement de la taxe jusqu'à destination), soit pour laisser à leur destinataire la dépense afférente à l'acheminement de la lettre. La lettre qui suit illustre tout cela.

Partie de Brême le 28 septembre 1863 (cachet noir-recto), elle est entrée en France par Forback le 30 septembre 1863 ainsi que l'indique le beau cachet rouge de T&T. Ce même jour elle a atteint Paris, puis est arrivée à





Cette le lendemain 1 octobre comme le montre les deux cachets noirs du verso du courrier présentés sur le fragment ci-dessus à droite. Cette lettre a été taxée à 12 décimes à son arrivée en France (indiqué sur le verso en noir). Son trajet n'a duré que 4 jours <sup>6</sup>.

Le document qui est donné ci-après est une facture (Post-Schein) délivrée à Frankfort par l'administration Tour et Taxis à un utilisateur du service postal pour l'enregistrement de son courrier. Dans le texte sont notamment explicitées les différentes clauses de garanties accordées par l'entreprise face aux divers types d'incidents susceptibles de survenir au courrier. Des réimpressions de certains timbres ont été réalisées en 1910 à la demande même du Service des Archives Tour et Taxis pour compléter certains de leur dossiers. Détaillées entre autres dans le catalogue Michel, elles sont faciles à repérer car chaque timbre porte à son dos écrit en pourpre la mention N.D. (pour « neudruck » ou « réimpression ») et il n'y a pas de gomme.



### Pour conclure

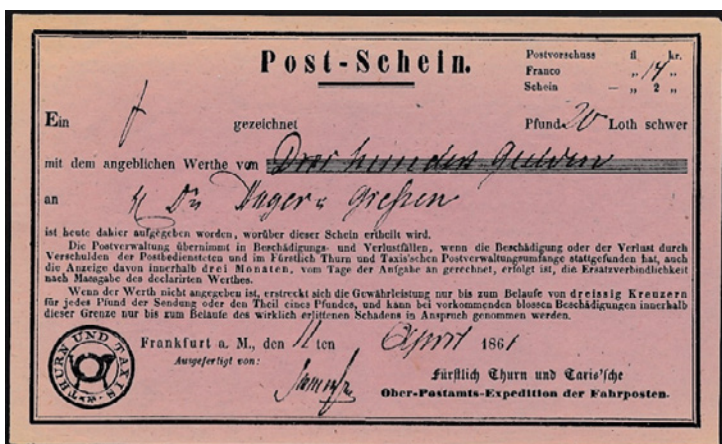
... sur une pirouette : savez-vous que le mot Taxi que nous utilisons si facilement de nos jours doit son nom aux diligences qui assuraient le transport du courrier des Tour et Taxis ?

PS : A l'exception du document figurant P.61 et du premier document de la page 62, tous les documents font partie de la collection de l'auteur.

Pour en savoir plus on pourra se référer à :

[http://www.stampnewsonline.net/StampNewsOnline-PW/FabulousFirsts/FAB\\_2015/FAB\\_0315\\_Thurn.pdf](http://www.stampnewsonline.net/StampNewsOnline-PW/FabulousFirsts/FAB_2015/FAB_0315_Thurn.pdf)

[https://en.wikipedia.org/wiki/Thurn\\_und\\_Taxis](https://en.wikipedia.org/wiki/Thurn_und_Taxis)



Pour la première lettre de 1848 présentée plus haut, la durée d'acheminement vers Cette avait été de 9 jours. Quand on sait que la distance qui sépare Brême de Lübeck est faible -environ 185 kms-, la conclusion à tirer est que la généralisation du chemin de fer sur la courte période dont nous parlons a permis des avancées considérables concernant la rapidité d'acheminement du courrier. Nous n'oublierons pas que la période 1848-1864 est une période charnière qui voit, sous la poussée de la Prusse, le regroupement de différents États allemands pour aller vers la création du 2nd Reich. Un effort tout particulier sera fait pour améliorer les moyens de transports, et doter le nouvel État d'un outil permettant de mieux répondre notamment aux exigences du transport militaire (conflits avec l'Autriche, guerre de 70 avec la France...).



**Saint-Pierre & Miquelon**

N°212A/31A \*\* série courante de 1938-39 surcharge rouge (signée Calves & certificat)

**1 080 €**



**France**

préoblitéré N°17 - 15c bleu (signé Calves)

**825 €**



**France**

N°10 (\*) 25c bleu Présidence en bloc de 4 - BdF avec filet (avec certificat)

**550 €**



**Guyane**

Poste aérienne PA9 (\*) 75c "Ecu-son ailé" 1921 (signé + certificat Roumet)

**550 €**



**Suisse**

Poste cantonale de Zürich - lettre affranchie 6r (N°10) de Winterthur 1847 pour Zürich

**553 €**



**France**

Poste militaire - lettre recommandée de Haute-Silésie affranchie 60c pour Billancourt datée 1920 (secteur 184)

**511 €**



**France**

Carte (Feldpost) de prisonnier du Camp du Struthof affranchie 2f de Rothau août 1945 pour Saverne

**501 €**



**France**

timbres autoadhésifs \*\* Rare N°48D (Dallay) faciale 1,90€ au lieu de 1,11€ (rare série complète)

**480 €**



**France**

Pont du Gard N°262 \*\* IIA/IIB se tenant verticalement CdF (signé Calves & Roumet)

**425 €**



**Suisse**

20c Guillaume Tell lilas s. chamois (N°162) en paire avec pont et grand trou - oblitération Montreux

**425 CHF**



**France**

Poste aérienne - série N°8/13 en bloc de 4 CdF datés \*\* 1936

**400 €**



**Belgique**

N°165/78 (COB) \*\* Roi Casqué 1919-20

**380 €**





**Belgique**

Timbres tête-bêche interpanneaux KT13/14 (COB) \*\* 10c & 25c Cérés 1932

**350 €**



**Indochine**

Lettre recommandée de Saïgon pour Paris via Air Orient, premiers services réguliers France Indochine - signée par le pilote Noguès - oblitération rouge Saigon-Central 1931

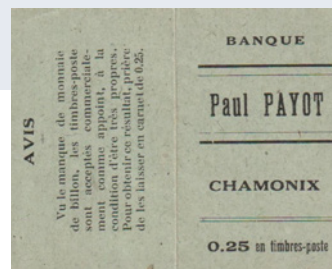
**350 €**



**France**

Timbre monnaie - 25c bleu Semeuse sur carton de la Banque Paul Payot à Chamonix

**2 222 €**



**Tahiti**

Lettre de Papeete de 1893 affranchie N°14 (25c jaune-bistre) + N°15 (25c noir s.rose) pour San Fernando - La Union (Philippines) via Manille et Hong Kong

**1 000 €**



**France**

N°68 Type Sage 25c outremer (gomme non-originale) 1876 (signé & certificat Calves)

**960 €**



**Belgique**

N°292B \*\* 100fr Grand Montenez carmin-rouge en feuillet de 25 ex. 1941

**850 €**



**Belgique**

N°37 \* 5fr brun-rouge Léopold II 1878 - très bien centré (signé + certificat)

**720 €**



**France**

Epreuve de couleur N°262 (\*) Pont du Gard - 20f rouge clair non-dentelé - RR ! (avec certificat)

**650 €**



**France**

N°6 en bande horizontale de 3 tps - 1f Cérés carmin 1849 bien margé oblité. sur fragment

**450 €**



**Belgique**

N°12A \* Médaillon 40c Léopold 1e vermillon 1858

**1 500 €**



# Stendhal

De son vrai nom Henri Beyle, Stendhal voulait devenir un séducteur de femmes qui écrit des comédies. Il ne sera ni l'un ni l'autre, mais un des plus grands écrivains du 19ème siècle !



Né le 23 janvier 1783 à Grenoble, Stendhal est le fils d'un avocat. Sa mère qui l'adore décède alors qu'il n'a que 7 ans. Il se retrouve avec son père qu'il n'apprécie pas et sa tante qu'il déteste encore plus. Heureusement pour lui, son grand-père maternel l'initie à la littérature. La jeunesse de Stendhal est également marquée par les changements de régimes politiques. Il vit en effet dans le contexte de la Révolution Française et la période troublée qui l'a suivie. Son père sera d'ailleurs

incarcéré comme suspect pro-royaliste.

Le jeune Stendhal poursuit sa scolarité à l'Ecole Centrale de Grenoble. Il est très doué pour les mathématiques ce qui lui permet à l'âge de 16 ans de quitter Grenoble pour tenter d'entrer à l'Ecole Polytechnique de Paris.

Arrivé à Paris, il déçoit. En fait, il n'a pas envie d'entrer à l'Ecole Polytechnique et n'aime pas la ville. Il fait connaissance de ses cousins, les Daru. C'est d'ailleurs le père de ces derniers,

De haut en bas

France 1983, timbres à l'effigie de Stendhal, variétés de couleurs

CPA Stendhal



Noël Daru, qui l'oblige à travailler pour son cousin Pierre en tant que secrétaire au ministère de la Guerre. Le 7 mai 1800, accompagné de ses cousins Pierre et Martial Daru, il rejoint l'armée et part pour l'Italie.

Ce sera une révélation pour Stendhal qui tombe immédiatement amoureux de Milan. Après avoir participé à la bataille de Marengo, il y fréquente les salons et les bals et tombe amoureux d'Angela Pietragrua à qui il n'ose pas déclarer sa flamme. Il se consolera dans les bras de prostituées qui lui laisseront une syphilis en souvenir...

Début 1802, il revient à Paris. Touchant toujours sa solde de sous-lieutenant, il fréquente les théâtres et les salons et se met à écrire des comédies et à suivre des cours de langue et de danse. Il tombe amoureux de Mélanie Guilbert. Leur relation durera quelques mois à Marseille. A la fin de leur relation, ruiné et ne sachant plus très bien quoi faire, il retourne à Paris chez les Daru. Il accompagne son cousin Martial en Allemagne en 1806.

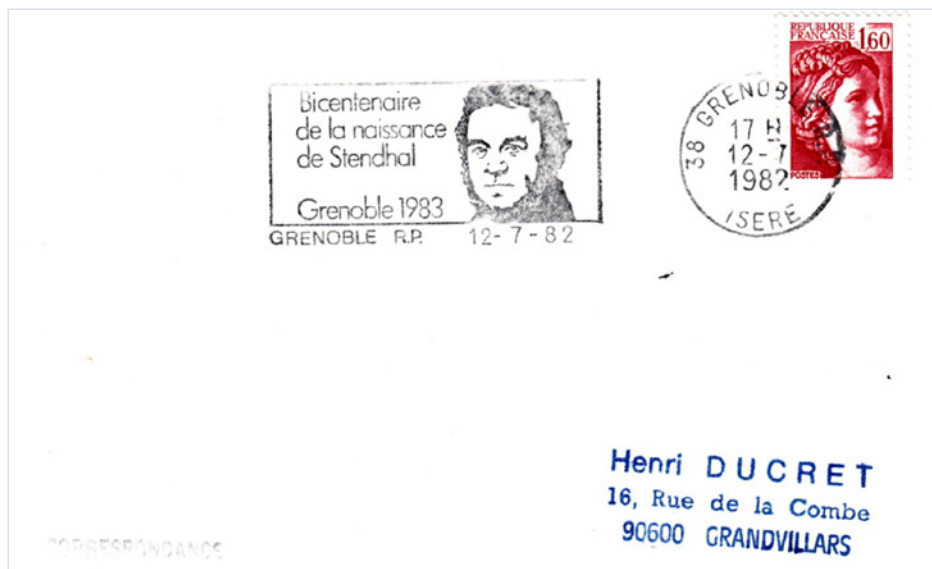
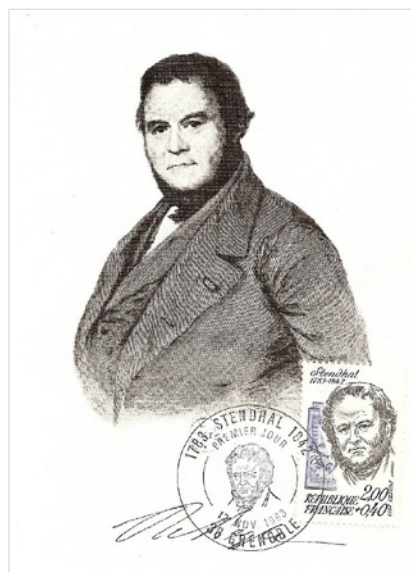
Il sera nommé adjoint au commissaire des guerres et envoyé à Brunswick. Il y tombe amoureux de Whilelmine von Griesheim et découvre la musique de Mozart. En novembre de la même année, il rejoint Paris où un médecin lui confirme sa syphilis et le met sous traitement.

En 1811, il retourne à Milan où il retrouve Angela Pietragrua. Il visite Bologne et Florence avant qu'Angela mette définitivement fin

à leur liaison. Très déçu, Stendhal rentre à Paris fin novembre 1811. La campagne de Russie le tirera de sa morosité. Il est heureux de repartir toutefois, la guerre n'est pas de tout repos et il en sortira amer et fatigué. En 1813, après un passage par Sagan et par Dresde, Stendhal est rappelé à Paris. Il y résidera quelques mois avant de repartir par Milan.

Il y est accueilli avec beaucoup de froideur par Angela. Il y écrit « Vie de Haydn, Mozart et Métastase » sous le pseudo de Bombet puis avance sur « Histoire de la Peinture en Italie ». En 1817, ce manuscrit sera publié en même temps que « Rome, Naple et Florence » qu'il publie en utilisant son pseudonyme le plus célèbre : Stendhal.

En plus de ses romans, Stendhal opte pour une activité plus lucrative de journaliste pour divers magazines anglais et le Journal de Paris. En 1827, il publie « Armance », son premier roman qui ne connaîtra pas le succès. Il s'attaque ensuite à son second

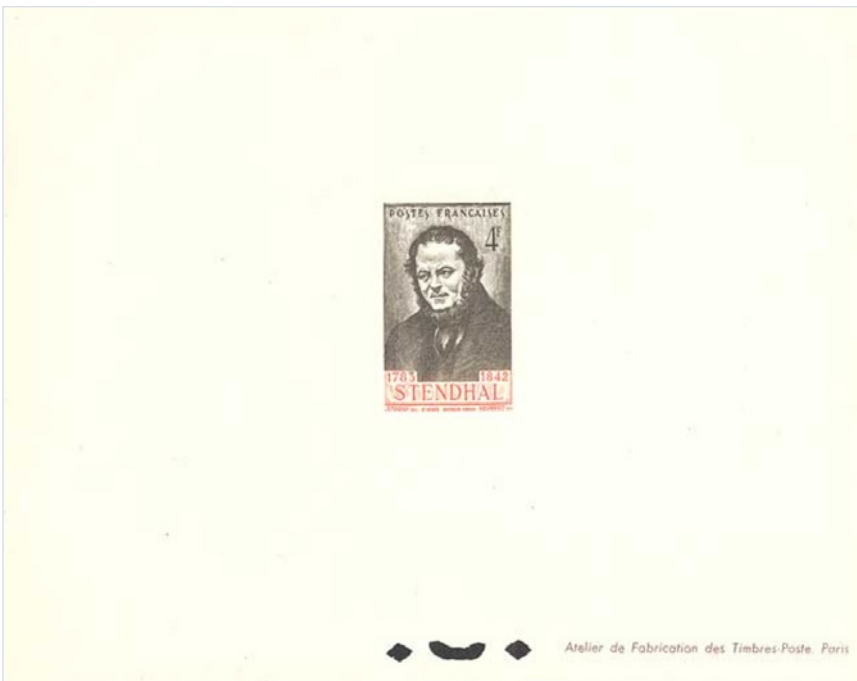


#### De haut en bas

France 1955, carte maximum émise dans le cadre des journées Stendhaliennes de Grenoble, oblitération du 28 mai 1955.

France 1983, carte maximum Stendhal, oblitération du 12/11/1983.

Flamme Stendhal créée dans le cadre du bicentenaire de la naissance de Stendhal en 1983.



De haut en bas

France 1943, feuillet souvenir Stendhal et Blondel, créé dans le cadre de la Journée du Timbre d'Alfortville.

Epreuve d'artiste timbre Stendhal.

roman, « Le Rouge et le Noir » qui le fera passer à la postérité. Le roman est publié le 13 novembre 1830. L'œuvre de Stendhal comporte 19 ouvrages parus entre 1815 et 1840.

En 1831, Il retourne en Italie où il débute différents romans dont « La Chartreuse de Parme » qui remportera un vif succès en 1839, au point qu'Honoré de Balzac lui consacrera un article élogieux.

La santé de Stendhal se détériore. Il est pris d'attaques d'apoplexie. C'est ce qui causera sa mort le 23 mars 1842 à Paris. Son corps repose à Paris, au cimetière de Montmartre.

La philatélie liée à Stendhal est peu dense mais intéressante. En 1942, l'écrivain apparaît sur le n°550 des timbres de France. Ce timbre peut avoir des variétés, notamment l'absence de couleur rouge qui peut fortement rehausser sa cote.

Il faut ensuite attendre 40 ans pour qu'en 1983, dans le cadre d'une série de personnages célèbres, on puisse voir à nouveau apparaître le visage de Stendhal.

En 2008, la Principauté de Monaco émet également un timbre à l'effigie de Stendhal. Il existe de plus quelques cachets et flammes portant le visage de l'écrivain.





Découvrons  
ensemble  
**l'Histoire  
postale**  
et la  
**marcophilie**

[www.unionmarcophile.fr](http://www.unionmarcophile.fr)



Rejoignez-nous pour découvrir  
la Philatélie Chinoise !

- Échanges Intérieurs particulièrement fournis,
- Diffusion des carnets de circulations à choix,
- Service des nouveautés,
- Rencontres et conseils d'experts
- Quatre bulletins d'études par an
- Publication d'ouvrages spécialisés sur l'histoire postale de la Chine...

<http://laphilatelietchinoise.com/>

[mno5@wanadoo.fr](mailto:mno5@wanadoo.fr)

**La Philatélie**  
FRANÇAISE

6 REVUES/ AN  
+ LE BLOC FEUILLET FEDERAL  
Abonnement France  
Adhérent d'une association fédérée 22€  
Non adhérent 26€  
Etranger 33€

47 rue de Maubeuge 75009 Paris  
Tel 01 42 85 50 25 - Fax 01 44 03 01 39  
[ffap.philat@laposte.net](mailto:ffap.philat@laposte.net)  
<http://www.ffap.net/>



Association Française  
d'Erinnophilie

ARC-en-CIEL

Association fondée en 1913

L'ARC-en-CIEL regroupe les collectionneurs de  
vignettes non postales (érinnophiles).

Réservé aux adhérents :

- 4 Bulletins Annuels
- Catalogues et ouvrages édités par l'Association
- Ventes sur Offre et à Prix net
- Echanges en ligne sur la «Boutique» du site

Réunion mensuelle

1er samedi de chaque mois à 14:30

Adresse

Casa Milano  
41 rue d'Alsace, 92110 Clichy

[www.vignetteaec.com](http://www.vignetteaec.com)





# Hommage à Uderzo

Ce 24 mars 2020, on nous annonçait le décès d'Uderzo, le dessinateur d'Astérix et Obélix. Ces personnages ont été à maintes reprises mis en avant par la philatélie. Nous avons donc décidé de lui rendre hommage dans le cadre de cet article.

Albert Uderzo est né le 25 avril 1927 à Fismes de parents italiens. Il sera naturalisé Français en 1934. Alors qu'il débute son adolescence, sa famille s'installe à Paris. Doué pour le dessin, Albert Uderzo commence sa carrière très jeune à la Société Parisienne d'édition. Il y fera ses armes apprenant entre autres le lettrage qui lui sera très utile pour la suite

de sa carrière.

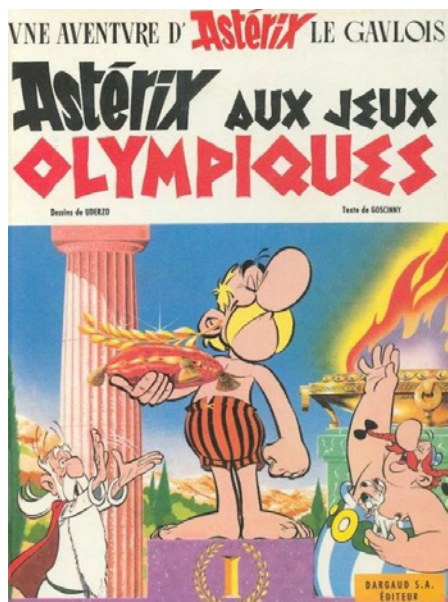
Le début de carrière du dessinateur est laborieux. Il travaille dans différents organes de presse et fait un peu de dessin animé sous le nom de « Al Uderzo ». Sa carrière va connaître un premier tournant en 1950 lorsqu'il fait la connaissance de Yvan Chéron et Georges Troisfontaines. Ce dernier le mettra en contact avec le

scénariste Jean-Michel Charlier avec lequel il travaillera de 1950 à 1954 sur les nouvelles aventures de Belloy.

L'autre rencontre décisive de sa vie, Uderzo la fera en 1951. Il s'agit de son amitié avec René Goscinny. Les deux hommes partagent leur goût pour Walt Disney et Laurel et Hardy. Ensemble, ils créent le personnage de Jehan

De haut en bas  
CPM Uderzo et Astérix





Pistolet, un corsaire du 18ème siècle.

A cette même époque, Uderzo fait la connaissance de sa femme Ada Milani qu'il épouse en 1953. En 1956, naîtra leur fille Sylvie.

Avec Goscinny, ils publient dans la Libre Junior les aventures de Luc Junior, un reporter qu'Uderzo considérera peu après comme du sous-Tintin. Par la suite, le duo lance Oumpah-Pah le peau rouge de la tribu des Shavashavas. Mais ce personnage n'intéresse personne au départ. Il sera réellement lancé au Journal Tintin auquel Goscinny se met à travailler comme scénariste polyvalent. Le rédacteur en chef, André Fernandez apprécie le dessin d'Uderzo ce qui permettra enfin au tandem de faire connaître ce personnage ainsi que d'autres qui ne resteront pas aussi connus.

En 1959, Uderzo et Goscinny rejoignent l'équipe de « Pilote » pour lequel ils créent le personnage d'Astérix. Le petit Gaulois est très apprécié du public au

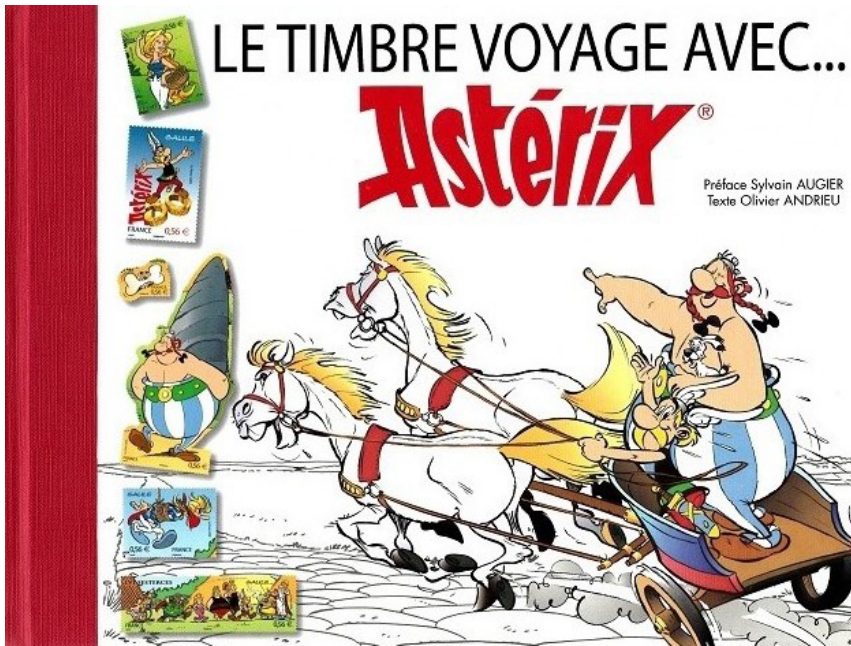
point qu'Uderzo qui à cette époque travaille pour Charlier et Goscinny va progressivement abandonner ses autres personnages. Concentré sur Astérix, le duo publie une aventure par an et consacre également du temps aux produits dérivés qu'on ne compte plus. Figurines, jeux, monnaies, timbres... feront leur apparition au fil des années. Les aventures d'Astérix et d'Obélix deviennent très vite un immense succès de la bande dessinée franco-belge. Les BD sont adaptées en dessins animés par Belvision puis dans les studios Idefix créés par les auteurs eux-mêmes en 1974.

1977 sera une année importante pour les deux auteurs. Le 29 mars, René Goscinny résilie son contrat avec Dargaud, leur éditeur historique. Il soupçonne des malversations au niveau du calcul des droits d'auteur. Astérix chez les Belges sera le dernier album qui y sera publié avant le lancement de la maison d'éditions Albert René. Le procès va durer plus de 20 ans

#### De haut en bas

Couverture d'Astérix aux Jeux Olympiques, ©Uderzo-Goscinny, éditions Dargaud.

Couverture d'Oumpah Pah et les pirates, ©Uderzo-Goscinny, éditions Le Lombard.



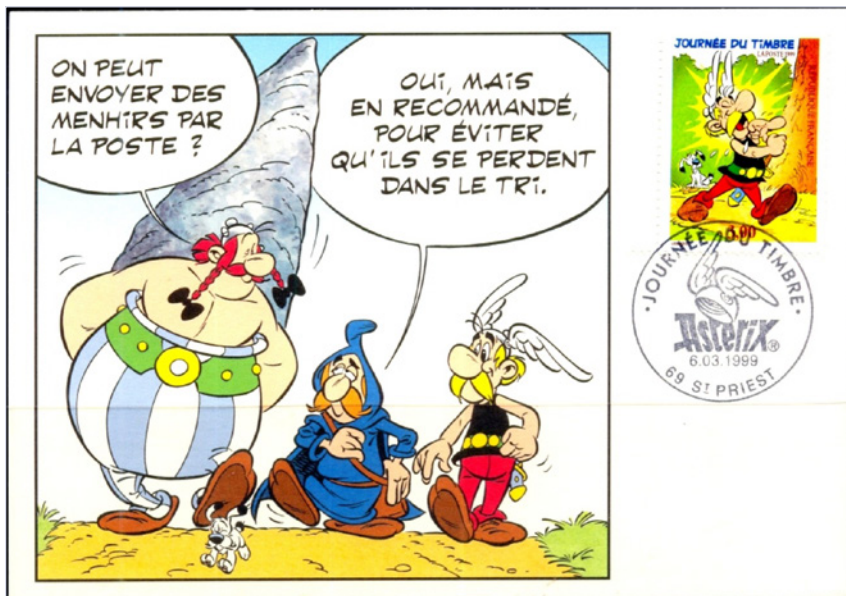
mais sera gagné par les auteurs. René Goscinny décède le 5 novembre 1977.

Après le décès de son scénariste, Uderzo décide de continuer seul les aventures d'Astérix. Il y aura moins d'albums à partir de cette période-là et beaucoup de fans seront déçus des derniers. En 2013, Albert Uderzo passe la main à un nouveau tandem Conrad et Ferri dont il supervisera les albums jusqu'à son décès.

A côté des albums d'Astérix, Uderzo va également voir aboutir différents projets d'envergures : films, parc d'attraction et bien évidemment produits dérivés feront une part importante des revenus de l'auteur.

A ce jour plus de 380 millions d'albums ont été vendus et Astérix est paru dans 111 langues différentes !

Depuis 2008, les éditions Albert René sont la propriété du grand éditeur Hachette. C'est ce dernier qui a récemment publié "la fille de Vercingétorix", dernier album d'Astérix publié du vivant d'Uderzo. Le grand dessinateur qui nous a fait tant rêver et rire est décédé en sa maison de Neuilly-sur-Seine le 24 mars 2020.



De haut en bas

France 2009, livret le timbre voyage avec Astérix, ©Uderzo-Andrieu-La Poste.

France 1999, enveloppe 1er jour Astérix souvenir de la Journée du Timbre 1999, oblitération du 06/03/1999.

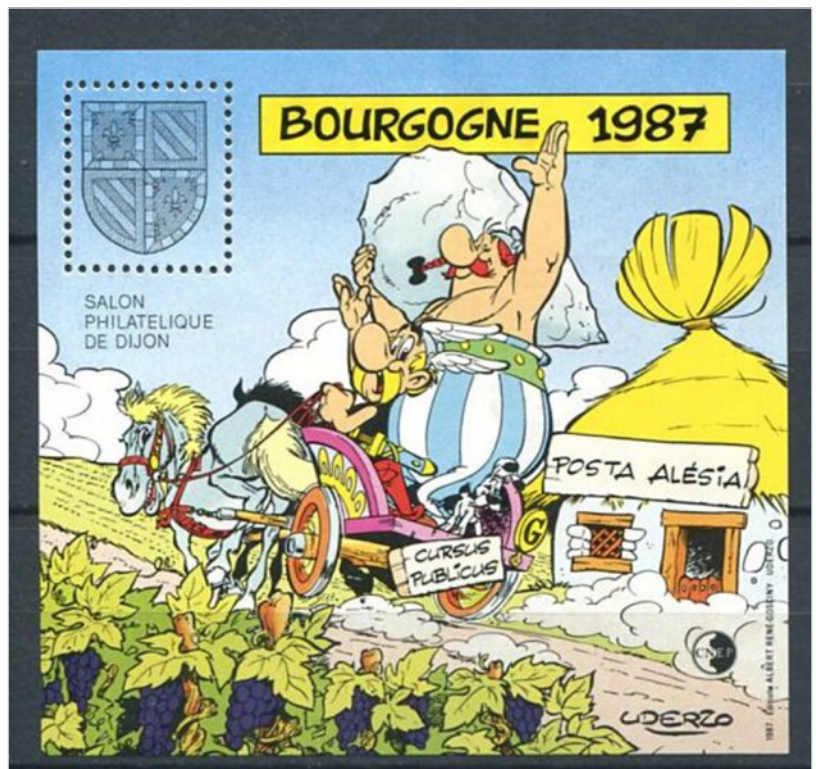
Ecusson de la gendarmerie nationale à l'effigie d'Idéfix.

Figurine en plastique à l'effigie d'Astérix.



## Astérix en philatélie

Le petit Gaulois a largement été timbré ! Que ce soit pour ses 40 ans d'existence, ses 50 ans et même ses 60 ans, La Poste française a sorti différents produits à son effigie. Il existe d'ailleurs certaines variétés de timbres qui peuvent en faire monter sérieusement la cote (non dentelé, double frappe...) La France n'est pas le seul pays à avoir mis les personnages d'Uderzo à l'honneur. La Belgique, l'Allemagne, mais aussi l'île de Guernesey ont émis des timbres à l'effigie de ceux qui ont, à maintes reprises, repoussé l'invasisseur romain et conquis nos collections philatéliques !



De haut en bas  
France 2009, feuillet Astérix au profit de la Croix-Rouge.  
France 1987, feuillet émis dans le cadre du Salon Philatélique de Dijon à l'effigie d'Obélix.  
France 1999, timbre Astérix.





**Luxembourg - Les 100 ans de Natur&Ëlwet**  
10 mars 2020

Joli timbre émis à l'occasion du centenaire de l'a.s.b.l. Lëtzeburger Natur a Vulleschutzliga qui milite pour la protection de la nature et en particulier celle des oiseaux. Dessin de Johan De Crem, Layout de Lerace Dechmann&Partners, impression en offset lithographie.



**Luxembourg - Oiseaux rares**  
10 mars 2020

Série de trois timbres mettant en avant l'alouette des champs, le moineau domestique et le rouge-gorge. Dessin de Johan De Crem, Layout de Lerace Dechmann&Partners, impression en offset lithographie.



**Luxembourg - Luxembourg-Ville, 25 ans au patrimoine culturel mondial de l'Unesco**  
10 mars 2020

Timbre émis dans la cadre de cet anniversaire particulier pour la ville de Luxembourg. Layout de Fargo, impression en offset lithographie.



**Luxembourg - 175 ans de Gabriel Lippmann**  
10 mars 2020

Timbre mettant à l'honneur ce grand scientifique qui obtint le Prix Nobel de physique de 1908. Dessin et layout d'Anne Mélan, impression en offset.

MONACO 2,32€



**Luxembourg - Année Internationale de la santé des végétaux**  
10 mars 2020

Timbre mettant en avant l'écologie dans la cadre de cette année du végétal décrétée par l'ONU.



**France - Boris Vian 100 ans**  
09 mars 2020

Timbre à l'effigie de l'auteur de l'Ecume des jours qui fête ses 100 ans cette année. Illustration de Sylvie Patte et Tanguy Besset, impression en héliogravure. Existe aussi sous la forme de feuillet collector.



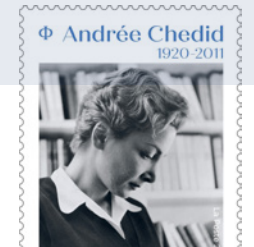
**France - Un cabinet de curiosités**  
09 mars 2020

Carnet de 12 timbres adhésifs sur la thématique du carnet de curiosités. Mise en page de Christelle Guénot, impression en héliogravure.



**France - Capitales Européennes : Dublin**  
16 mars 2020

Feuillet de 4 timbres mettant à l'honneur la capitale irlandaise. Création et mise en page de Christine Laborde-Balen, impression en héliogravure.



**France - Andrée Chedid 1920-2011**  
23 mars 2020

Timbre à l'effigie de l'auteure Andrée Chedid qui aurait célébré ses 100 ans. Photographie de Véro, mise en page de Valérie Besser, impression en héliogravure. Existe aussi en feuilles de 15 timbres.



**France - Salon Philatélique de Printemps**  
30 mars 2020

Timbre émis à l'occasion du Salon Philatélique de Printemps malheureusement reporté pour cause de coronavirus. Illustration et gravure d'Yves Beaujard, impression en taille-douce.



**France - Fête du timbre 2020 : Peugeot 404 Berlin**  
30 mars 2020

Feuillet de 1 timbre représentant une Peugeot 404 créé dans le cadre de la Fête du Timbre 2020, malheureusement annulée pour cause de coronavirus. Création de Gerard Crevon de Blainville, mise en page de Sophie Beaujard, impression en offset.





France - Peugeot 204 cabriolet

30 mars 2020

Timbre représentant une jolie 204 rouge cabriolet émis dans le cadre de la Fête du Timbre 2020. Création de Gérard Crevon de Blainville, gravure et mise en page de Sophie Beaujard, impression en taille-douce.



France - Collectors voitures et vacances

30 mars 2020

Deux collecteurs de 4 timbres, représentant des voitures des précédentes décennies. Création de Gérard Crevon de Blainville, conception graphique de l'Agence de la 5ème étape Paris, impression en offset.



France - Collector les fruits de printemps

30 mars 2020

Collector de 4 timbres sur le thème des fruits. Photographie de Gilles Mermet, conception graphique de l'Agence Huitième Jour, impression en offset.



Andorre - 50 ans de francophonie

21 mars 2020

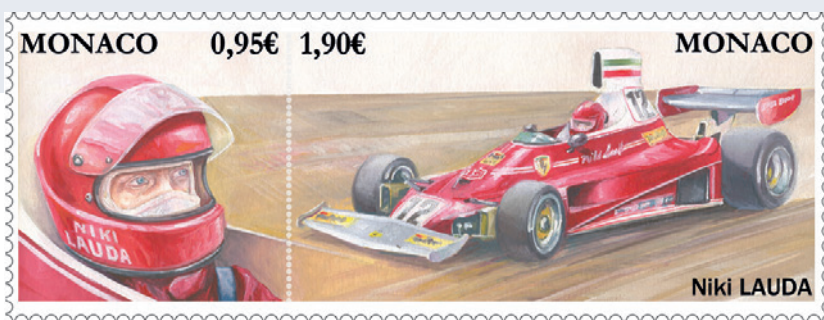
Timbre célébrant les 50 ans de l'Organisation internationale de la Francophonie dont fait partie Andorre. Mise en page de Stéphanie Ghinéa, impression en offset.



Monaco - Les voitures de course mythiques

04 mars 2020

Timbres représentant une McLaren M23 et une Cooper Climax T53. Création de Fabrice Monaci, impression en offset.



Monaco - Les pilotes mythiques-Niki Lauda

04 mars 2020

Ensemble de deux timbres représentant d'une part Niki Lauda et d'autre part une formule 1. Création de Michel Verrando, impression en héliogravure.



Monaco - Rolex Monte-Carlo Masters

27 mars 2020

Timbre mettant à l'honneur ce tournoi de tennis. Création de Lee Wybranski, impression en offset.



Monaco - Concours international de Bouquets

23 mars 2020

Timbre mettant à l'honneur de concours fleuri ! Création de Stefano Morri, impression en offset.

## Abonnez-vous à Rhône Philatélie

LA REVUE PHILATÉLIQUE LA PLUS IMPORTANTE DE SUISSE ROMANDE !



### Tous les trois mois, vous pourrez lire:

Des articles philatéliques intéressants sur les timbres suisses et étrangers, des articles de philatélie thématique, des infos sur l'actualité philatélique (nouveaux catalogues et ouvrages, etc.), un mémento complet avec toutes les activités des 28 clubs affiliés de Suisse romande (expos, bourses, conférences, etc.), des petites annonces, courrier des lecteurs et rubriques spéciales, etc.

### Demandez un exemplaire gratuit à:

Rhône Philatélie, case postale 143, 1860 Aigle.  
Adresse courriel: rhonephilatelie@bluewin.ch

### Abonnement annuel:

CHF 24.- pour 4 numéros (CHF 45.- pour l'Europe)

**N'hésitez pas: abonnez-vous dès maintenant!**

Abonnement direct par versement sur le CCP 19-11515-6,  
Entente philatélique Valais/Haut-Léman (IBAN CH94 0900 0000 1901 1515 6).

# Trouvez la **perle rare** parmi plus de **80 millions** **d'objets de collection !**



Avec plus de **1,2 million de membres**, Delcampe est le partenaire préféré des collectionneurs, et ce depuis **20 ans**.

Que vous collectionniez **timbres, courriers rares, entiers postaux, oblitérations ou toute autre chose**, Delcampe est fait pour vous.

L'inscription est **gratuite**. Les **acheteurs ne payent pas de commission** à Delcampe. Et nos frais de vente sont parmi les plus bas du marché.

**Rejoignez-nous** pour donner une nouvelle dimension à votre collection !



**La plus grande marketplace pour les collectionneurs**

[www.delcampe.net](http://www.delcampe.net)