



Revue trimestrielle de la Société
Philatélique Belge et de
l'Académie Royale de Philatélie de Belgique

Driemaandelijks tijdschrift van de Société
Philatélique Belge en van de Koninklijke
Belgische Academie voor Filatelie

TABLE DE MATIÈRES DU N° 23, SEPTEMBRE 2017, 97^{ème} ANNÉE
INHOUDSTAFEL VAN Nr. 23, SEPTEMBER 2017, 97^e JAAR

Table/Inhoud		141
Club de Monaco	MonacoPhil 2017	142
Vincent Schouberechts	Philippe de Ferrari	143
Filip Van der Haegen	Lady Mary Bailey	150
Edy Pockelé	Postwaardestukken Russische Levant	156
Hubert De Belder	Luxemburg: treinpoststempels en grenskantoorstempels (1)	169
Paul Wijnants	Bookshelf	199
R.P.S. London	Speech Patrick Maselis	201
Academie-Académie	Nouvelles-Nieuws	203
Société Philatélique Belge	Compte rendu-Verslag	204

Couverture : Philippe de Ferrari (1850-1917)

Source : publié dans la biographie de Wolfgang Maassen à paraître lors de MonacoPhil 2017 (Museo Palazzo Rosso, Genova, peinture à l'huile datée 1877).

Philippe de Ferrari (1850–1917) est né à Paris et décédé à Lausanne en mai 1917. Il était le fils de Raffaele de Ferrari, comte de Galliera et de son épouse Marie Brignole Sale tous deux originaires de la ville de Gènes dans le Nord de l'Italie. Il se fera adopter en 1886 par un officier de l'armée autrichienne, Emmanuel La Renotière von Kriegsfeld. Il deviendra le « Roi des Philatélistes » en amassant un nombre incroyable de raretés mondiales. Suite à ses positions pro-allemandes, il est contraint de s'exiler en Suisse au début de la 1ère guerre mondiale en laissant derrière lui une grande partie de ses collections qui seront vendues après la guerre au bénéfice de l'Etat Français comme prise de guerre.

Omslagillustratie: Philippe de Ferrari (1850-1917)

Bron: verschijnt in de biografie van Wolfgang Maassen ter gelegenheid van MonacoPhil 2017 (Museo Palazzo Rosso, Genua, olieverf, 1877).

Philippe de Ferrari (Parijs 1850-Lausanne mei 1917) was de zoon van Raffaele de Ferrari, hertog van Galliera en zijn echtgenote Marie Brignole Sale beiden afkomstig uit Genua, Noord-Italië. In 1886 wordt hij geadopteerd door een Oostenrijks legerofficier Emmanuel La Renotière von Kriegsfeld. Hij verzamelt een ongelooflijk aantal wereldzeldzaamheden en wordt daarom terecht 'Koning van de Filatelisten' genoemd. Ten gevolge van zijn pro-Duitse standpunten wordt hij bij het begin van de eerste wereldoorlog verbannen naar Zwitserland en dient het grootste deel van zijn verzamelingen achter te laten. Na de oorlog worden deze door de Franse staat verkocht als oorlogsbuit.

Rédacteur en Chef - Hoofdredacteur : André Bollen

Rédaction - Redactie : Hubert De Belder, Leo De Clercq RDP, Donald Decorte, Vincent Schouberechts, Pol Wijnants

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : Patrick Maselis RDP

Abonnement : Belgique/België : 30 € - Buitenland/Etranger : 40 €

IBAN - BE50 7380 2256 1818

BIC KREDBEBB

TERRASSES DE FONTVIEILLE
PRINCIPALITY OF MONACO

30 NOV.
02 DEC.
2017



20



MonacoPhil



17

1997-2017

3 EXHIBITIONS:

- 100 **iconic stamps** and documents
- The philately of **North and South America**
- The 100th anniversary of **the King of Philatelists, Ferrari de La Renotière**

AT THE ESPACE LÉO FERRÉ :

- 80 stands operated by postal administrations and international stamp dealers

<http://www.monacophil.eu>



FERRARI
DE ILLUSTRERE ONBEKENDE / CET INCONNU
1850-1917

Vincent Schouberechts



Hôtel de Matignon, de woning van Ferrari

Le palais de Matignon, la résidence de Ferrari

Naar aanleiding van de honderdste verjaardag van het overlijden van deze beroemde verzamelaar hebben wij het boeiende leven van de Koning der Filatelisten Philippe de Ferrari, onderzocht. Om te beginnen is de zoektocht naar de correcte schrijfwijze van zijn naam al een heel project op zich, afhankelijk van de verschillende periodes in zijn leven en de wijzigingen die hij zelf aanbracht aan de spelling van zijn naam. Wetende dat hij uit een Noord-Italiaanse aristocratische familie stamde en in het Hôtel de Matignon woonde (jazekeer, het paleis waar nu de Franse eerste minister verblijft), geven we er ons wel rekenschap van dat geld voor hem geen probleem was. Als jongste uit een gezin waarvan zijn zus als baby en zijn broer op heel jonge leeftijd stierven, werd hij door de beste gouvernantes opgevoed en ging hij naar de meest vooraanstaande scholen in Parijs. Hij was zeer begaafd. Tegenwoordig zou hij het etiket 'buitengewone mogelijkheden' krijgen. Hij beheerste een twaalftal talen en was toegelaten tot de École

Le centenaire du décès de cet illustre collectionneur nous a amené à explorer la vie passionnante à plus d'un titre du Roi des Timbres-poste, Philippe de Ferrari. Pour commencer, orthographier correctement son nom en fonction des époques de sa vie et de ses propres changements dans l'orthographe de son nom est déjà tout un programme. Lorsque l'on sait qu'il était issu d'une famille aristocratique du Nord de l'Italie et qu'il habitait modestement au palais Matignon (oui, vous avez bien lu, le palais où aujourd'hui réside le premier Ministre français) on se rend vite compte que l'argent n'a jamais été un problème pour lui. Cadet d'une fratrie où malheureusement et sa sœur et son frère vont mourir l'un étant encore bébé et l'autre jeune enfant, il va être éduqué par les meilleurs précepteurs et entrer dans les meilleures écoles de Paris. C'est un élève doué, on dirait aujourd'hui que c'est un surdoué « à haut potentiel ». Il maîtrisait une douzaine de langues et avait obtenu le droit de rentrer à l'École Normale Supérieure. Son rang social hors norme ne va pas toujours

Normale Supérieure. Zijn buitengewone sociale rang speelde niet altijd in zijn voordeel, verre van. Al heel snel had hij belangstelling voor de filatelie en heel vaak ging hij samen met zijn moeder op zoek naar rariteiten bij postzegelhandelaars in alle Europese steden en daarbuiten.

Hij nam de Parijse postzegelhandelaar Pierre Mahé in dienst als secretaris, die gaandeweg zijn nieuwe aanwinsten ordende. Ferrari kon moeilijk overweg met de administratieve belemmeringen die hij en zijn moeder ondervonden toen zij een volledig huizenblok in een van de mooiste wijken van Parijs tot een museum wilden omvormen. Zijn moeder was naaste familie van de Keizerin van Oostenrijk, waardoor Ferrari zijn voorkeur voor het Duitse en Oostenrijkse keizerrijk niet onder stoelen of banken stak. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog viel dit uiteraard niet in goede aarde. Hij moest dan ook in ballingschap gaan en een groot deel van zijn verzamelingen achterlaten. Iedereen kent het vervolg. De Franse Staat legde beslag op zijn verzamelingen en verkocht er de meeste van binnen een tijdspanne van drie jaar. Maar wist u dat een Engelse handelaar, Frank Godden, in ons tijdschrift *Le Philatéliste Belge*, een artikel en advertenties publiceerde kort nadat hij heel belangrijke collecties had aangekocht die aan het beslag van de Franse staat waren ontsnapt? Zie hier een kopie ervan. Eind 1928 liet hij een reclameboodschap opnemen met als titel 'La collection Ferrari'. Hij vermeldde dat hij belangrijke verzamelingen van verschillende landen had kunnen verwerven en dat hij ze aan de liefhebbers kon aanbieden.

In een andere advertentie, die eveneens in ons tijdschrift verscheen, somde Frank Godden de namen op van de landen waarvan hij een belangrijke verzameling had kunnen verwerven. Behalve Groot-Brittannië, Zwitserland, Frankrijk of Spanje, wordt ook 'BELGIË' genoemd.



Frank Godden

être en sa faveur, loin s'en faut. Il s'intéressera très tôt à la philatélie et voyagera souvent en compagnie de sa mère à la recherche de la perle rare que ne manquait pas de lui présenter les négociants qui avaient pignon sur rue dans toutes les capitales européennes et au-delà.

Il va très vite engager Pierre Mahé, le négociant de la place de Paris pour devenir son secrétaire et ranger au fur et à mesure ses acquisitions. Il ne va pas supporter les obstacles administratifs que lui et sa mère doivent surmonter pour permettre l'édification d'un musée sur tout un pâté de maisons dans un des plus beaux quartiers de Paris. Sa mère est une proche de l'impératrice d'Autriche et par la suite Ferrari ne va jamais cacher sa préférence pour l'empire allemand et autrichien. A la veille de la 1ère guerre mondiale, ce n'est évidemment pas bien vu et il est contraint à l'exil laissant derrière lui une grande partie de ses collections. Tout le monde connaît la suite, la mise sous séquestre par l'Etat français et la mise en vente étalée sur trois ans de la plupart de ses collections. Mais saviez-vous que dans notre revue, *Le Philatéliste Belge*, un négociant anglais, Frank Godden publia un article et des publicités peu après avoir acheté des ensembles très importants qui avaient échappés au séquestre de l'Etat français ? En voici une reproduction. Il fit insérer une publicité fin 1928 sous le titre « La collection Ferrari ». Il y indiquait qu'il avait pu obtenir des ensembles significatifs de plusieurs pays et était en mesure de les proposer aux amateurs.

Dans cette autre publicité toujours publiée dans notre revue, Frank Godden détaille le nom des pays dont il a pu acquérir un ensemble significatif. Outre la Grande-Bretagne, la Suisse, la France ou l'Espagne, on peut y lire « BELGIQUE ».



Reclame in het tijdschrift Le Philatéliste Belge in 1928

Publicité insérée dans la revue Le Philatéliste Belge en 1928

Belgique : De nombreux exemplaires neufs de la première émission, et beaucoup d'autres raretés.

België: Talrijke ongebruikte exemplaren van de eerste uitgifte en veel andere rareiteiten.

In een ander nummer van ons tijdschrift, gaf dezelfde handelaar een opsomming van de verschillende collecties waarvan hij in het bezit was gekomen.

De verzameling uit België staat ook vermeld, maar heel beknopt zodat we er niet veel wijzer van worden!

Helaas is deze bondige beschrijving het enige dat werd gepubliceerd. Het is niet verrassend aldus een spoor te vinden van een deel van de verzameling België aangezien de loten samengesteld uit zijn Belgische postzegels op de veilingen enkele jaren voordien te Parijs zeer schaars waren. Philippe de Ferrari was een vaste bezoeker van de Galerie Bortier waar de handel van J.-B. Moens was gevestigd. Het is dan ook vanzelfsprekend dat hij

Dans un autre numéro de notre journal, le même négociant va détailler les différentes collections dont il est entré en possession.

On y parle aussi de la collection de Belgique mais de manière telle que nous resterons sur notre faim !

Malheureusement, cette description lapidaire est tout ce qui a été publié. Il n'est pas étonnant de retrouver ainsi trace d'une partie de sa collection de Belgique vu que les lots composés de ses timbres belges dans les ventes publiques organisées quelques années auparavant à Paris étaient très peu nombreux. Philippe de Ferrari était un habitué de la galerie Bortier où était situé le négoce de J.-B. Moens et il était donc naturel qu'il possède une collection bien plus développée que ce

een veel grotere verzameling bezat dan wat op de Parijse veilingen werd aangeboden. Ondanks ons vele opzoekingswerk, hebben we vastgesteld dat er op de dag van vandaag geen gedetailleerdere beschrijvingen meer bestaan.



Wij hebben al vermeld hoe weinig partijen met betrekking tot België er zich in de catalogi van de in Parijs georganiseerde veilingen bevonden. Bovenstaande komt uit de 5de veiling, georganiseerd in november 1922, waar de meeste postzegels uit België werden verkocht. Het toont niettemin een indrukwekkend geheel van ongebruikte epauletten en medaillons, waaronder het bekende blok van zestien van 40 centiem, dat volgens de beschrijving in de catalogus ‘onvindbaar’ was in ongebruikte staat in een blok van vier.

Een groot aantal auteurs hebben de ene na de andere het leven en de verzamelingen van Ferrari beschreven, onder wie Julien Jordens. Na inzage van de originele documenten die

que ce qui transparait dans les ventes parisiennes. Malgré nos efforts, il semble qu’aucune description plus détaillée n’existe plus de nos jours.

Nous avons déjà souligné le peu de lots concernant la Belgique illustrés dans les catalogues des ventes organisées à Paris. La planche ci-contre provient de la 5ème vente organisée en novembre 1922. C’est dans cette vente que la majorité des timbres de Belgique ont été vendus. Elle montre néanmoins un ensemble impressionnant d’épaulettes et médaillons tous à l’état neuf dont le fameux bloc de seize du 40 centimes qui était déjà selon la description du catalogue un timbre « introuvable » à l’état neuf en bloc de quatre.

De très nombreux auteurs ont tour à tour décrit la vie et les collections de Ferrari dont Julien Jordens mais au vu des documents originaux qui ont pu être exhumés, beaucoup de choses écrites s’avèrent être inexactes ou tronquées. C’est d’ailleurs une constante dans la plupart des biographies ou articles qui lui ont été consacrés. Le manque de sérieux dans



konden worden opgediept, blijkt echter veel van wat werd geschreven onjuist of verminkt. Dit is overigens een constante in de meeste biografieën of artikelen die aan hem werden gewijd. Door een gebrek aan ernst in het onderzoek van de bronnen hebben talrijke auteurs zich tevreden gesteld met het kopiëren van wat eerder over hem was geschreven. Ze stelden het niet in vraag en plaatsten de artikelen die over Ferrari waren verschenen toen hij nog in leven was niet in hun context terug.

De Ferrari veiling in Zwitserland

Het is welbekend dat Frankrijk beslag legde op de verzamelingen die zich in de Parijse woning van Philippe de Ferrari in het Hôtel de Matignon bevonden. Deze enorme verzameling werd verkocht tijdens 14 veilingen waar de elite van de filatelie wereldwijd aanwezig was. Maar handelaars die de gelegenheid hadden rechtstreeks met de verzamelaar of met zijn trouwe secretaris, Pierre Mahé, te onderhandelen, waren niet voldaan. Sommigen hadden gehoopt er de schatten terug te vinden die ze in de loop van tientallen jaren verkocht hadden en niet meer terug hadden gezien in een van de Parijse veilingen georganiseerd door de expert Gilbert. Wat was er met bepaalde verzamelingen gebeurd? Zoals Wolfgang Maassen schrijft in zijn biografie over Ferrari, die dit jaar naar aanleiding van de tentoonstelling MonacoPhil 2017 zal worden gepubliceerd, wisten sommige befaamde en betrouwbare handelaars dat Edouard Magloire Mahé, de zoon van Pierre Mahé, een deel van de verzamelingen via omwegen naar de woning van Ferrari in Zwitserland had gestuurd, nog voor de Franse overheid er beslag op kon leggen.

l'examen des sources a amené de nombreux auteurs à se contenter de recopier ce qui avait été écrit auparavant sans avoir un œil critique et sans remettre les articles écrits du vivant de Ferrari dans leur contexte.

La vente Ferrari organisée en Suisse

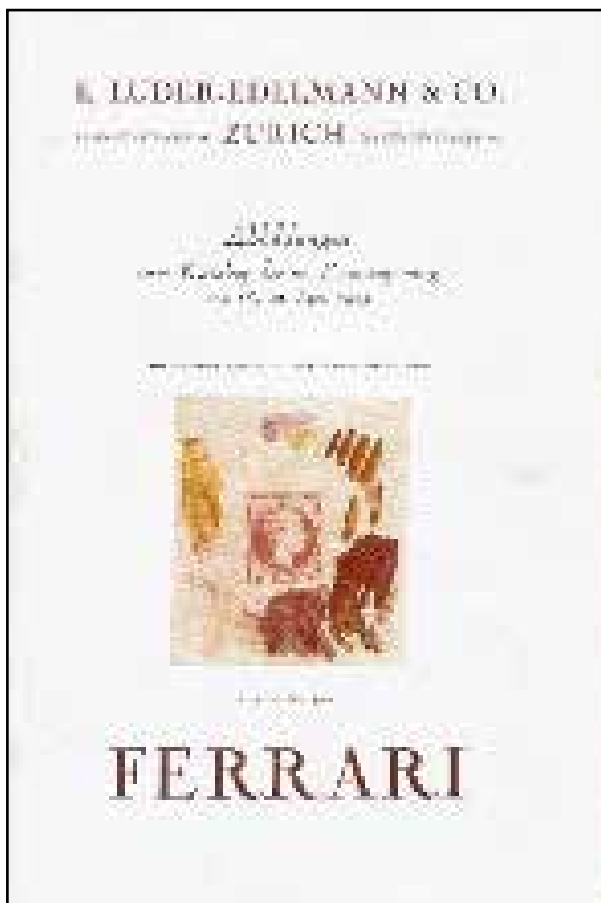
Il est bien connu que la France a mis sous séquestre les collections qui se trouvaient dans la résidence parisienne de Philippe de Ferrari à l'Hôtel Matignon. Cet énorme ensemble a fait l'objet d'une série de 14 ventes publiques réunissant tout le gratin de la philatélie mondiale. Mais des négociants qui avaient eu l'occasion de traiter soit en direct avec le collectionneur soit avec son fidèle secrétaire, Pierre Mahé restèrent sur leur faim. Ils attendaient pour certains d'entre eux de retrouver tous les trésors qu'ils avaient au fil des décennies vendus et ne les avaient pas revus dans l'une des ventes parisiennes organisées par l'expert Gilbert. Qu'était-il donc advenu de certaines collections ?

Comme le souligne Wolfgang Maassen dans la biographie qu'il consacre à Ferrari et qui sera publiée fin de cette année à l'occasion de l'exposition MonacoPhil 2017, certains négociants qui avaient pignon sur rue avaient eu connaissance qu'une partie des collections avaient été envoyées par des voies détournées vers la résidence en Suisse de Ferrari par le fils de Pierre Mahé, Edouard Magloire Mahé, et ce avant la mise sous séquestre par les autorités françaises.

Edouard Magloire Mahé

In de lente van 1929 kondigde Eduard Luder-Edelmann de veiling aan van de verzameling Griekenland van Philippe de Ferrari. Dit veilinghuis uit Zürich organiseerde van 15 tot 26 april 1929 zijn 12e veiling die deze uitzonderlijke Griekse verzameling omvatte.

Deze collectie die bestond uit zeven albums, bevatte vooral ongebruikte postzegels en was een van de juweeltjes uit de verzameling die Ferrari had kunnen meenemen tijdens zijn verplichte ballingschap. De eerste uitgifte van Griekenland, die van Parijs, was vertegenwoordigd door een uniek geheel: iedere waarde in een nieuw blok van vier, behalve de 40 lepta, met aan de onderrand van het blad de inscriptie van de naam en het adres van de drukker (*Typographie Ernest Meyer, rue de Verneuil, 22, à Paris*).



Edouard Magloire Mahé

Au printemps 1929 Eduard Luder-Edelmann annonça la vente aux enchères de la collection de Grèce de Philippe de Ferrari. Cette maison de vente de Zurich organisa du 15 au 26 avril 1929 sa XIIe vente aux enchères comprenant cet ensemble exceptionnel de Grèce.



*Edouard Magloire
Mahé*

Philippe de Ferrari

Cette collection contenue en sept volumes, comprenant en majorité des timbres neufs, était un des fleurons de la collection Ferrari qu'il avait pu emmener avec lui lors de son exil forcé. La première émission de Grèce, celle de Paris, était représentée par un ensemble unique, chaque valeur en bande de quatre neufs, sauf le 40 lepta, avec marge inférieure de la feuille contenant l'inscription du nom et l'adresse de l'imprimeur (*Typographie Ernest Meyer, rue de Verneuil, 22, à Paris*).

Dit lot, één van de belangrijkste van heel de verkoop, werd toegewezen voor 17.500 CHF. De totale opbrengst van de verzameling Griekenland bedroeg ongeveer 120.000 CHF.

Ce lot, qui était l'un des plus importants de toute la vente, fut adjugé pour 17.500 CHF. Le produit total de la collection de Grèce fit environ 120.000 CHF.



Dit andere mythische stuk maakte ook deel uit van de Ferrari-collectie. Het is een proef van het hoofd van Mercurius die door de graveerder Albert Barre aan Natalis Rondot werd opgedragen. Hij was een van de eerste schrijvers die vanaf 1861 zeer gedocumenteerde artikelen over de filatelie schreef. Deze proef maakt deel uit van de stukken uit de Ferrari-collecties die in november eerstkomend in Monaco zullen worden tentoongesteld.

Cette autre pièce mythique faisait elle aussi partie de la collection Ferrari. Il s'agit d'un essai de la tête de Mercure qui a été dédié par le graveur Albert Barre à Natalis Rondot qui fut un des tout premiers auteurs à écrire des articles très documentés sur la philatélie et ce dès 1861. Cette pièce fait partie des pièces provenant des collections Ferrari qui seront exposées à Monaco en novembre prochain.

Tot grote ontevredenheid van verschillende andere Zwitserse handelaars was het dus het huis Luder-Edelmann dat won. Zij organiseerden een echte lastercampagne, maar niettegenstaande deze poging tot boycot had deze veiling een enorme internationale weerklank. Voor die tijd leverde ze een recordopbrengst op van 722.000 Zwitserse frank. Die veiling was dan ook de laatste fase in de verspreiding van de grootste verzameling ooit van wereldrariteiten.

Au grand mécontentement de plusieurs autres négociants suisses, c'était donc la maison Luder-Edelmann qui emporta le morceau. Ceux-ci organisèrent une véritable campagne de dénigrement mais malgré cette tentative de boycottage la vente eut un énorme retentissement international et la vente de Zurich produisit le résultat record pour l'époque de 722.000 francs suisses. Cette dernière vente formait ainsi le dernier acte de la dispersion de la plus grande collection jamais réunie de raretés mondiales.



LADY MARY BAILEY EEN MINDER BEKENDE PILOTE – UNE AVIATRICE PEU CONNUE

Filip Van der Haegen

Wanneer we over piloten spreken, dan denken we in eerste instantie aan mannen, want ze maken ook het leeuwenaandeel ervan uit. Iedere luchtvaartfanaat kan makkelijk een tiental namen citeren. Maar wanneer men vraagt een tiental vrouwelijke piloten op te noemen, dan is dit een heel andere klus. We hebben allen al gehoord van Baronne Delaroche, Hélène Dutrieu of Amelia Earhart. Maryse Bastié en Maryse Hilsz zijn voor Frankrijk de bekendste vrouwelijke piloten. Maar had je al gehoord van de Britse Mary Bailey?

Ze werd op 1 december 1890 geboren als Mary Westenra, dochter van de 5de baron Rossmore, Rossmore Castle, in het graafschap Monaghan (Ierland). Op 5 september 1911 huwde ze Sir Abe Bailey, een Zuid Afrikaanse millionair waarmee ze vijf kinderen had.

Weg en weer reizend tussen Engeland en Zuid-Afrika; een huwelijk met een merkkelijk oudere man en het feit dat ze haar hobby voor paarden diende op te zeggen leidde ertoe dat ze in het geheim vlieglessen nam.

En met succes want in 1927 behaalde ze haar vliegbrevet en werd de eerste vrouw die de Ierse Zee overvloog. Ze was zeer gedreven en wou de beste luchtvaartpilote van haar tijd worden.

Quand on parle d'aviateurs, on pense en premier lieu aux hommes célèbres dont la majorité entre nous peut citer facilement une dizaine de noms. Par contre, quand on nous demande de citer dix aviatrices; c'est nettement plus difficile. On se rappelle la Baronne Delaroche, et Amelia Earhart, ainsi que Maryse Bastié ou Maryse Hilsz, après quoi on hésite...

Mais connaissez-vous Mary Bailey ?



Elle fut née le 1 décembre 1890 comme Mary Westenra, fille du 5ième baron Rossmore au Chateau de Rossmore dans le comté Monaghan (Irlande Britannique). Le 5 septembre 1911 elle se maria avec Sir Abe Bailey, un millionnaire sud-africain, avec lequel elle eut cinq enfants.

Le fait qu'elle voyage fréquemment entre l'Angleterre et l'Afrique du Sud et qu'elle lui reste moins de temps pour se consacrer à ses passe-temps (le cheval) pousse Mary à entreprendre en secret des cours d'aviation.

Elle apprend vite car en 1927 elle obtient son brevet et Mary devient la première femme à survoler la mer Irlandaise. Elle était très dévouée et voulait devenir la meilleure aviatrice de l'époque.



Internationale bekendheid zou ze verwerven met haar solovlucht van Londen naar Kaapstad en terug in 1928-1929.

Ze won tweemaal de Harmon Trophy (1927-1928). Deze trofee was genaamd naar de Brit Clifford B. Harmon, een welstellend ballonvaarder en piloot. De prijs werd vanaf 1926 ieder jaar toegekend aan de beste mannelijke en vrouwelijke piloot en de beste ballonvaarder.

In 1931 won Maryse Bastié deze prijs, in 1932 Amelia Earhart en in 1933 Maryse Hilsz.

Lady Bailey won de Britannia Trophy in 1929 en werd in 1930 benoemd tot DBE (Dame of the British Empire). Ze overleed op 29 juli 1960.

Maar staan we even stil bij haar belangrijkste verwezenlijking, nl. haar vluchtreis naar Zuid-Afrika en terug in 1928.

Op 8 maart 1928 vertrok Mary Bailey vanuit de luchthaven in Croydon (UK) aan boord van een De Havilland Cirrus – Moth, 75-80 PK, G-EBTG voorzien van een extra benzinetank vooraan in de cockpit geplaatst, zodat het toestel een vliegbereik van circa tien uren haalde. Er bleef enkel plaats over voor twee kleine koffers.

Elle acquiert une reconnaissance internationale avec son vol aller et retour Londres - Le Cap en 1928-1929.

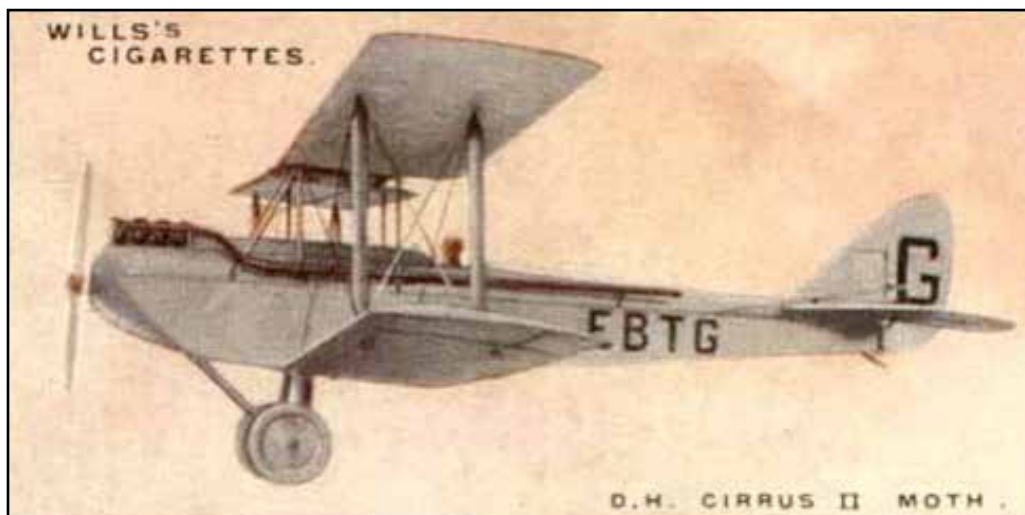
Elle gagne deux fois le Trophée Harmony (1927- 1928). Ce Trophée portait le nom de l'aéronaute et aviateur britannique Clifford B. Harmon. Dès 1926, cette distinction fut attribuée au meilleur aviateur, aviatrice et aéronaute du monde.

En 1931, Maryse Bastié gagna ce trophée, l'année suivante Amelia Earhart le remporta et en 1933 ce fut Maryse Hilsz.

En plus Lady Bailey remporta le Britannia Trophy en 1929 et fut nommé DBE en 1930 (Dame of the British Empire). Elle meurt le 29 juillet 1960.

Mais mettons l'accent sur sa réalisation la plus audacieuse, à savoir son vol vers l'Afrique du Sud et retour en 1928.

Le 8 mars, Mary Bailey part de l'aérodrome de Croydon (GB) à bord d'un De Havilland Cirrus – Moth 75-80 CV immatriculé G-EBTG, équipé d'un réservoir d'essence supplémentaire et ne laissant de place que pour deux petites valises. De ce fait le rayon d'action de l'avion est prolongé jusqu'à dix heures.



De bedoeling was niet om in recordtempo de afstand tot Kaapstad af te leggen, wel om erin te slagen met een licht vliegtuig de verbinding tot stand te brengen. Via Parijs, Lyon, Marseille, Pisa, Rome, Napels, Catania bereikte ze op 15 maart Malta. Via Tripoli en Aboukir landde ze op 18 maart in Cairo. Vanaf hier zou ze de route volgen die Imperial Airways in de toekomst zou nemen. Daar de autoriteiten haar weigerden om alleen verder te vliegen werd ze door Lt Bentley geëscorteerd tot Atbara (Soudan). Op 8 april maakte ze een ongelukkige landing nabij Tabora, waarbij de romp sterk beschadigd werd. Een ander De Havilland Moth- vliegtuig werd vanuit Zuid-Afrika door Maj. Meintjens van de Zuid Afrikaanse luchtmacht overgevoerd, zodat ze de reis op 20 april kon hervatten. Via Broken Hill, Livingstone en Bulawayo (Rhodesië) landde ze te Pretoria op 27 april, begeleid door negen vliegtuigen. De 30ste april kort na de middag bereikte Lady Bailey Kaapstad, waar haar echtgenoot haar opwachtte samen met de burgemeester. De meer dan 8000 mijlen waren – ondanks het ongeval in Tabora - succesvol afgelegd.

Voor de terugreis informeerde Lady Bailey zich over de te volgen vliegroute. De autoriteiten informeerden haar dat ze onder geen enkel voorwendsel zonder escorte over Soudan mocht vliegen. Er diende dus uitgekoken te worden naar een andere route, waarbij ze geen beroep meer zou kunnen doen op de benzine en olie-voorraden van de Shell Compagnie die haar ter beschikking waren gesteld bij de heenreis.

Na de zomer te hebben doorgebracht in Zuid-Afrika, waarbij ze een aantal lokale vluchten maakte, bereikte haar positief nieuws. SABENA gaf haar toestemming om het Congolose luchtruim te overvliegen. De terugreis kon eindelijk ingepland worden.

Volgende pagina toont de volledige rondreis. De heenvlucht is in een volle lijn uitgetekend, de terugvlucht is in gestippelde lijn aangeduid.

Le but n'était pas de réaliser un temps record mais de combler la distance seule à bord d'un avion léger. Passant par Paris, Lyon, Marseille, Pisa, Rome, Naples, Catania elle arrive le 15 mars à l'île de Malte. Par Tripoli et Aboukir elle atterrit le 18 mars au Caire.

De là, elle suivra la route aérienne future d'Imperial Airways vers le Cap. Du fait que les autorités égyptiennes lui refusent de survoler seule le Soudan, elle reçut l'escorte du Lt Bentley jusqu' Atbara. Le 8 avril, tout près de Tabora, Mary Bailey fit un atterrissage malheureux qui endommaga grièvement le fuselage. Pas de problèmes : grâce à son mari, un autre de Havilland Moth est amené d'Afrique du Sud par le Major Meintjens de l'armée de l'Air sud-africaine. Ainsi, Mary Bailey sait continuer son voyage aérien le 20 avril. Par Broken Hill, Livingstone et Bulawayo (Rhodésie) elle atteint Prétoria le 27 avril, escorté par neuf avions.

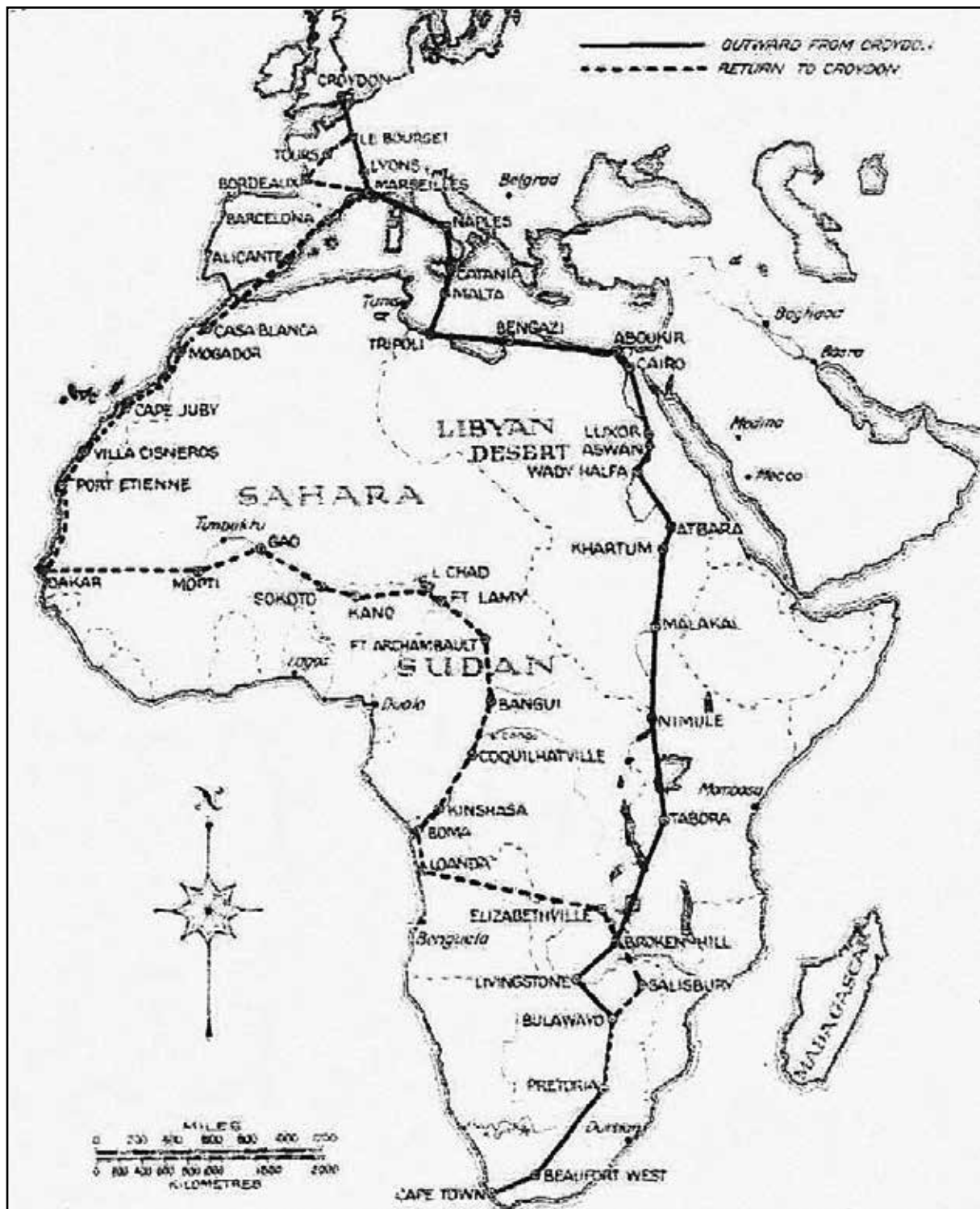
Enfin, le 30 avril, elle atteint sa destination Le Cap, où son mari et le maire l'attendent.

Plus de 8000 milles ont été franchis avec succès, malgré l'accident à Tabora.

Avant d'entamer le vol de retour, Lady Bailey se renseigna sur la route à suivre.

Les autorités ayant stipulé que sous aucun prétexte elle pourrait survoler le Soudan toute seule, elle devait choisir une autre route sans pouvoir faire appel aux réservoirs d'essence de la Cie Shell. Après avoir passé l'été chez son mari et en réalisant quelques vols locaux, elle reçoit de bonnes nouvelles de la part de la SABENA qui lui permet de survoler le Congo Belge.

La carte géographique déploie la randonnée totale. Le vol aller est marqué par une ligne pleine, celui du retour par une ligne pointillée.



Lady Bailey startte haar terugvlucht naar Londen op 21 september. Via Pretoria, Bulawayo, Salisbury en Broken Hill. Daarna begon het onvoorbereide gedeelte: voor de pilote onbekende gebieden, onzekerheid over de beschikbaarheid van benzine of olie, onvoorziene weersomstandigheden. Op 24 sep-

Lady Bailey s'envole le 21 septembre. Après avoir survolé Pretoria, Bulawayo, Salisbury et Broken Hill, elle se dirige sur Elisabethville qu'elle atteint le 24 septembre. De là commence pour elle une route inconnue : des situations climatologiques incertaines, incertitude de disponibilité d'essence et huile.

tember landde ze te Elizabethstad. Vandaar ging het richting Leopoldstad, waardoor ze volop beroep kon doen op de Sabena-installaties. Vanuit Leopoldstad vloog Lady Bailey op 5 oktober richting Luanda (Angola) waar een paar noodzakelijke herstellingen werden uitgevoerd aan het vliegtuig. Haar verblijf viel samen met de doortocht van de portuge- se piloten Pais de Ramos en Oliveira Viegas, die een luchtverbinding wilden realiseren tussen Lissabon en de Portugese kolonie Mozambique en die ze ook tot een goed einde zouden brengen.

Op 19 oktober vertrok ze terug richting Boma, en via Leopoldstad, Coquilhatstad werd nu de centrale lijn gevolgd over de Franse koloniale gebieden. Via Bangui – Fort Archambault en Fort Lamy vloog ze via Kano (Brits Nigeria) naar Niamey (Frans Niger) en op 27 november bereikte ze Niamey. In de tussenstations nam Lady Bailey ruimschoots de tijd om wat uit te rusten en de omgeving te verkennen, vandaar de lange duur van de reis.

Enkel en alleen te Niamey aanvaardde Lady Bailey post te vervoeren tot haar volgende tussenstop, nl Gao (Frans Soudan). De haar toevertrouwde post bekwam een stempelje op twee lijnen en draagt eronder haar handtekening. Het aantal verstuurde brieven is zeer klein: tot op heden kent men 2 stuks, waarvan hiernaast een afbeelding weergegeven is.

En utilisant la voie de la Sabena, elle arrive à Leopoldville.

Le 5 octobre elle part direction Luanda (Angola) où on fait de réparations nécessaires à l'avion. Son passage coïncide avec celui des aviateurs portugais Pais de Ramos et Oliveira qui réaliseront le vol aérien Lisbonne-Mozambique.

Le 19 octobre elle repart direction Boma et par Léopoldville, Coquilhatville elle utilise la ligne centrale à travers les colonies françaises. Elle prend largement le temps en visitant Bangui, Fort Archambault, Fort Lamy et Kano (au Niger britannique). Le 27 novembre, elle atterrit à Niamey (Niger français).

Lady Bailey y accepte de transporter un courrier à destination de Gao (Soudan français), sa prochaine escale.

Le courrier reçoit une griffe sur deux lignes et porte sa signature. C'est la seule escale pendant toute sa randonnée aérienne d'où elle emportera du courrier. Jusqu'à présent on n'a repéré que deux lettres.



Te Gao vroeg Lady Bailey aan de verantwoordelijken van de Compagnie Générale Transsaharienne de toelating om de Sahara te overvliegen maar dit werd haar geweigerd omwille van de grote gevaren. Er werd haar aangeraden om richting Dakar te vliegen, waar ze verder beroep zou doen op de uitstekend werkende Latécoère luchtlijn.

Op 21 december bereikte ze Dakar en negen dagen later landde ze te Casablanca.

Op 3 januari 1929 was Alicante (Spanje) aan de beurt; vandaar ging het via Barcelona.

Omdat de weersomstandigheden in wintertijd nabij Lyon ongunstig waren vloog lady Bailey naar Bordeaux. Per 6 januari ging het richting Parijs waar ze omwille van de zware mist op het vliegveld van Villacoublay landde in plaats van Le Bourget.

De 16de januari landde ze behouden in Stag Lane (UK) na een vlucht vanuit Kaapstad van circa 10.000 mijlen. In totaal had Lady Bailey in haar eentje 18.000 mijlen afgelegd. In haar verschillende spreekbeurten die ze achteraf gaf prees ze in het bijzonder de werking van Sabena in Congo, waar ze de best uitgeruste luchtlijnen in Centraal Afrika had leren kennen. Het feit dat Sabena hiervoor beroep deed op Britse De Haviland toestellen zal zeker wel een handje toegestoken hebben...

A l'escale de Gao, Lady Bailey demande aux responsables de la Cie Générale Transsaharienne le permis de survoler le Sahara, ce qu'ils refusent à cause du grand danger. Ils conseillent de mettre le cap sur Dakar, d'où elle pourra retomber sur les installations de la ligne Latécoère vers la France. Mary Bailey atteint le 21 décembre Dakar et neuf jours plus tard, elle atterrit à Casablanca. Le 3 janvier elle survole Alicante (Espagne) et continue la route vers Barcelone. Avisé du mauvais temps aux environs de Lyon, elle décide de continuer vers Bordeaux. Le 6 janvier elle met le cap sur Paris mais doit se poser sur l'aéroport de Villacoublay au lieu du Bourget à cause de la brume dense.

Finalelement, le 16 janvier elle atterrit à Stag Lane (GB) après avoir effectué un vol dépassant les 10.000 milles. En total, Lady Bailey a parcouru toute seule 18.000 milles.

Lors des différentes conférences qu'elle donnera, elle honore les activités de la Sabena au Congo. Elle considère leurs lignes étant les meilleures en Afrique Centrale. Le fait que la Sabena faisait appel aux avions britanniques De Haviland y a certainement contribué...

Bronnen/Sources

Wikipedia

Flight magazine van/du 8/11/1928 en/et 10/01/1929



DE POSTWAARDESTUKKEN VAN DE RUSSISCHE LEVANT LES ENTIERS POSTAUX DU LEVANT Russe

Edy POCKELE

(Lay-out / Mise en page : **Hubert DE BELDER**)

Inleiding

De Oostelijke Middellandse zee, namelijk de Levant wordt tot de Tweede Wereldoorlog volledig beheerst door het Turkse rijk. Heel wat Europese mogendheden hadden er postkantoren gevestigd, onder andere ook de Russische staatspost.

Het eerste Russische postkantoor, opgericht in 1784, bevond zich in Konstantinopel.

Later werd deze post uitgebreid met kantoren in Beirut, de Dardanellen, Jaffa, Jeruzalem, Kerassunde, Metelin, de Athos berg, Rizeh, Saloniki, Smyrna en Trebizonde.

Ofschoon er al sedert 1863 postzegels werden gebruikt duurt het nog tot 1895 alvorens de eerste postkaarten en kaartbrieven verschijnen. Deze postwaardestukken zijn bedrukt met een tweetalige hoofding Russisch-Frans (voorschrift U.P.U.) en voorzien van een eigen postzegel, namelijk een waardecijfer in een ovaal. Vanaf 1900 echter schakelt men over op de gekende Russische postwaardestukken met opdruk in PARA en PIASTRE. Alle postwaardestukken van de Russische Levant zijn aan het buitenlandse posttarief.

De Levant werd dus beschouwd als 'buitenland', ook de briefwisseling met het moederland Rusland, in tegenstelling tot de Russische Post in China waar er wel briefkaarten bestaan aan beide tarieven nl. 3 Kopek inlands port en 4 Kopek buitenlands port (ook de Chinese kaartbrieven en enveloppen 7 Kopek inland en 10 Kopek buitenland). Daarom hebben ze ook de tweetalige hoofding.

Introduction

Jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, la Méditerranée orientale, c'est-à-dire le Levant, était entièrement contrôlée par l'empire turc. Comme de nombreuses puissances européennes, la Russie y avait établi des bureaux de poste.

Établi en 1784, le premier bureau de poste russe se trouvait à Constantinople.

Des bureaux ont ensuite été ouverts à Beyrouth, dans les Dardanelles, à Jaffa, Jérusalem, Kérassonte, Mytilène, sur le mont Athos, à Rizeh, Salonique, Smyrne et Trébizonde.

Bien que l'utilisation des timbres remonte à 1863, il a fallu attendre 1895 pour voir apparaître les premières cartes postales et cartes-lettres. Ces entiers postaux portent un en-tête bilingue russe français imprimé (règlement de l'UPU) et un timbre propre, à savoir une valeur dans un ovale. Les célèbres entiers postaux russes avec surcharge en PARA et PIASTRE les ont remplacés à partir de 1900. Tous les entiers postaux du Levant russe sont au tarif extérieur.

Le Levant était donc considéré comme un pays étranger, même pour la correspondance avec la métropole russe, contrairement à la poste russe en Chine où il existe des cartes aux deux tarifs, à savoir 3 Kopeks pour le port intérieur et 4 Kopeks pour le port extérieur (de même que des cartes-lettres et enveloppes chinoises à 7 Kopeks pour le port intérieur et 10 Kopeks pour le port extérieur). C'est pourquoi elles portent également un en-tête bilingue.

Volgens Tchilinghirian¹ waren de volgende scheepslijnen actief in het postvervoer:

- The 'Black Sea & Danube Steam Shipping Company'
- The 'R.O.P.i.T.' (Russian Steam Navigation and Trading Company)
- The 'Volunteer Fleet'
- The 'R.V.A.P.' (Russian East-Asiatic Steamship Company)

Van deze vier compagnies was 'R.O.P.i.T.' de voornaamste.

R.O.P.i.T.

Deze Russische beursgenoteerde scheepvaartcompagnie in het Russische Keizerrijk, met hoofdkwartier in Odessa, werd opgericht in 1856.

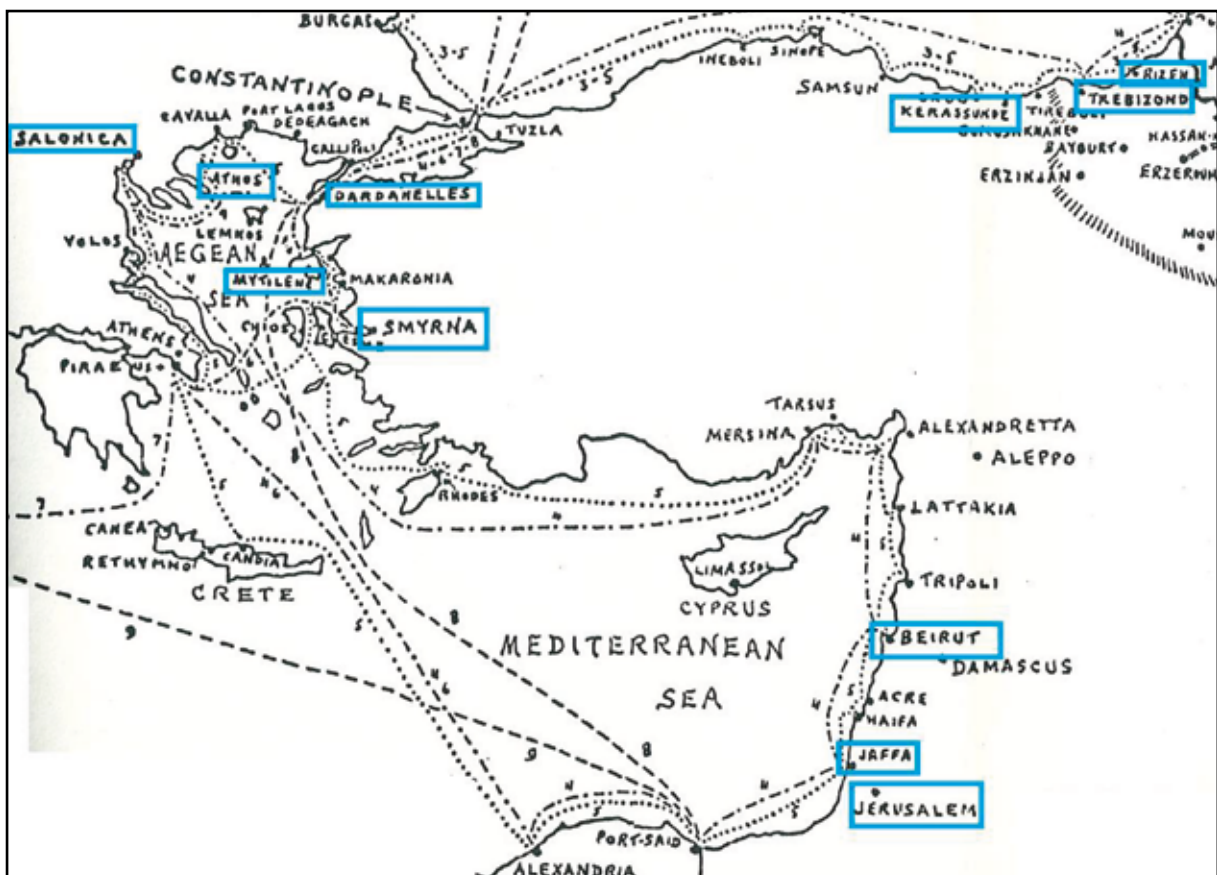
D'après Tchilinghirian¹, le transport postal était effectué par les compagnies maritimes suivantes :

- The Black Sea & Danube Steam Shipping Company
- The R.O.P.i.T. (Russian Steam Navigation and Trading Company)
- The Volunteer Fleet
- The R.V.A.P. (Russian East-Asiatic Steamship Company)

La plus importante des quatre était la R.O.P.i.T.

R.O.P.i.T.

Cette compagnie maritime russe cotée en bourse dans l'empire russe avait son siège à Odessa et avait été créée en 1856.



Afb. 1 Russische postkantoren en scheepvaartlijnen in de Levant
Fig. 1 Bureaux de poste et compagnies maritimes russes au Levant

¹ S. D. TCHILINGHIRIAN, W.S.E.STEPHENS *Stamps of the RUSSIAN EMPIRE USED ABROAD*, 1957 - 1960

De eerste directeur van R.O.P.i.T. was Nikolai ARKAS. In 1869 bediende de R.O.P.i.T. met een vloot van 63 schepen en 38 aken 20 bestemmingen, waaronder Egypte en Frankrijk. Naast de commerciële vracht bevorderde de R.O.P.i.T., in opdracht van de regering, post en koerier alsook troepen en militaire uitrusting.

In 1918 werd de compagnie volledig door de staat overgenomen en vervolgens opgelost.

Son premier directeur fut Nikolai ARKAS. En 1869, la R.O.P.i.T. disposait d'une flotte de 63 bateaux et 38 chalands et desservait 20 destinations, dont l'Égypte et la France.

Outre des marchandises, la R.O.P.i.T. transportait du courrier, des troupes et des équipements militaires pour le compte du gouvernement.

En 1918, la compagnie a été entièrement reprise par l'état, puis dissoute.



Afb. 2 Russische tricolore vlag van R.O.P.i.T. sinds 1 Januari 1898

*Links: de gouden Russische Keizerkroon
Rechts: een gouden posthoorn*

Fig. 2 Drapeau tricolore russe de la R.O.P.i.T. depuis le 1er janvier 1898

*À gauche : la couronne impériale russe dorée
À droite : un cor postal dorée*



Afb. 3 Nikolai ARKAS, de eerste directeur van R.O.P.i.T.

Fig. 3 Nikolai ARKAS premier directeur de la R.O.P.i.T

DE POSTWAARDESTUKKEN

ENTIERS POSTAUX

Michel P 001: 4 Kopek olijfgroen op licht of donker zeemkleurig karton

Michel P 001 : 4 Kopeks vert olive sur carton chamois clair ou foncé



Afb. 4 Postwaardestuk Michel Nr. P 001 c 'R.O.P.i.T. / 18 JUN 1896 / KONSTANTINOPEL' Per schip en via ODESSA (verso) over land naar BRUSSEL

Fig. 4 Entier postal Michel P 001 c « R.O.P.i.T. / 18 JUN 1896 / KONSTANTINOPEL » Par bateau et via ODESSA (verso) par voie terrestre à destination de BRUXELLES



Afb. 5 Postwaardestuk Michel P 001 d 'R.O.P.i.T. / 30 DEC 1895 / KONSTANTINOPEL' Over zee naar ODESSA 29.XII.1895 (Greg. Kalender), 'FOREIGN NY TRANSIT JAN 22 96', 'MISSENT TO N. YORK USA / JAN 25 96' en aankomst 'GLONS 4 FEVR 1896'

Fig. 5 Entier postal Michel P 001 d « R.O.P.i.T. / 30 DEC 1895 / KONSTANTINOPEL » Par voie maritime à destination d'ODESSA 29.XII.1895 (calendrier grégorien), « FOREIGN NY TRANSIT JAN 22 96 », « MISSENT TO N. YORK USA / JAN 25 96 », arrivée à « GLONS 4 FEVR 1896 »

**Michel P 002: 4 Kopek + 4 Kopek olijfgroen
op licht of donker zeemkleurig karton**

**Michel P 002 : 4 Kopeks + 4 Kopeks vert
olive sur carton chamois clair ou foncé**



Afb. 6 Postwaardestuk Michel P 002 c (vraaggedeelte) van SMYRNA 5 december 1900 via KONSTANTINOPEL 24 nov 1900 (Greg. Kalender) naar BRUSSEL

Fig. 6 Entier postal Michel P 002 c (partie question) de SMYRNA 5 décembre 1900 via KONSTANTINOPEL 24 novembre 1900 (calendrier grégorien) à destination de BRUXELLES



Afb. 7 Postwaardestuk Michel P 002 c (antwoordgedeelte) van 'BRUXELLES DÉPART 29 NOVE 00' via DUITSE POST 'SMYRNA 5.12.00 / DEUTSCHE POST'

Fig. 7 Entier postal Michel P 002 c (partie réponse) de « BRUXELLES DÉPART 29 NOVE 00 » par LA POSTE ALLEMANDE « SMYRNA 5.12.00 / DEUTSCHE POST »

Opmerking:

Afb. 6 (vraaggedeelte) en Afb. 7 (antwoordgedeelte) zijn samenhangend !
Samenhangende postwaardestukken P 002, en beide delen gebruikt, zijn werkelijk een zeldzaamheid.

Remarque :

Fig. 6 (partie question) et Fig. 7 (partie réponse) sont liées !
Les entiers postaux P 002 complets dont les deux parties sont utilisées sont une véritable rareté.

Michel P 003: 20 PARA blauw op 4 Kopek rood op (licht of donker) bruin zeemkleurig karton

Michel P 003 : 20 PARAS bleu sur 4 Kopeks rouge sur carton chamois brun (clair ou foncé)



Afb. 8 Postwaardestuk Michel P 003 van 'R.O.P.i.T./5.IV.1906 /JERUSALEM' naar Brussel met mechanische proefstempel 'BRUXELLES / 30 AVRIL 06 / ARRIVEE' (bij de tweede stempelafdruk is het jaartal verkeerd ingesteld: 05 dit is een normale afdruk, dus NIET zeldzaam)

Fig. 8 Entier postal Michel P 003 de « R.O.P.i.T./5.IV.1906 /JERUSALEM » à destination de « BRUXELLES / 30 AVRIL 06 / ARRIVEE » (cachet d'épreuve mécanique) (sur le deuxième cachet, l'année est mal réglée : 05 c'est une impression normale qui n'est donc pas rare)



Afb. 9 Postwaardestuk Michel P 003 van 'R.O.P.i.T. 6 NOV 1907 / MÉTELIN'
naar 'BRUXELLES 26.06.07 ARRIVEE'

Fig. 9 Entier postal Michel P 003 de « R.O.P.i.T. 6 NOV 1907 / MÉTELIN »
à destination de « BRUXELLES 26.06.07 ARRIVEE »

Opmerking:
MÉTÉLIN of MYTILENE is de hoofdstad
en haven van het eiland LESBOS.

Remarque :
MÉTÉLIN ou MYTILÈNE est un port et la
capitale de l'île de LESBOS.

Michel P 003: 20 PARA blauw op 4 Kopek rood op donker bruin zeemkleurig karton

Michel P 003 : 20 PARAS bleu sur 4 Kopeks rouge sur carton chamois brun foncé

AANGETEKEND

RECOMMANDÉ



Afb. 10 AANGETEKEND postwaardestuk Michel P 003 b van 'R.O.P.i.T./23.II.1913/SALONIKI' met bijfrankering 10 Kopek naar dubbelovale 'BRUSSEL 1 C/13.III.1913/BRUXELLES 1 J' en aantekenstrookje 'SALONIQUE/recommandée / N° 220 /R'

Fig. 10 Entier postal Michel P 003 b RECOMMANDÉ de « R.O.P.i.T./23.II.1913/SALONIKI » affranchissement supplémentaire de 10 Kopeks à destination de « BRUSSEL 1 C/13.III.1913/BRUXELLES 1 J » dans un double ovale et bande de recommandation « SALONIQUE/recommandée / N° 220 /R »

Het postwaardestuk is verzonden door de postmeester van Salonique betreffende een levering van vijf reeksen postzegels.

L'entier postal a été envoyé par le directeur de la poste de Salonique à propos d'une livraison de cinq séries de timbres.

*Michel P 005: 32 PARA blauw op 4 Kopek +
4 Kopek rood op bruin zeemkleurig karton*

*Michel P 005 : 32 PARAS bleu sur 4 Kopeks
+ 4 Kopeks rouge sur carton chamois brun*



*Afb. 11 Postwaardestuk Michel P 005 van 'R.O.P.i.T. / 10.9.1907 / KONSTANTINOPEL'
naar 'ANVERS/14 SEPT 1907' (met ongebruikt antwoordgedeelte)*

*Fig. 11 Entier postal Michel P 005 de « R.O.P.i.T. / 10.9.1907 / KONSTANTINOPEL »
à destination de « ANVERS/14 SEPT 1907 » (avec partie réponse non utilisée)*

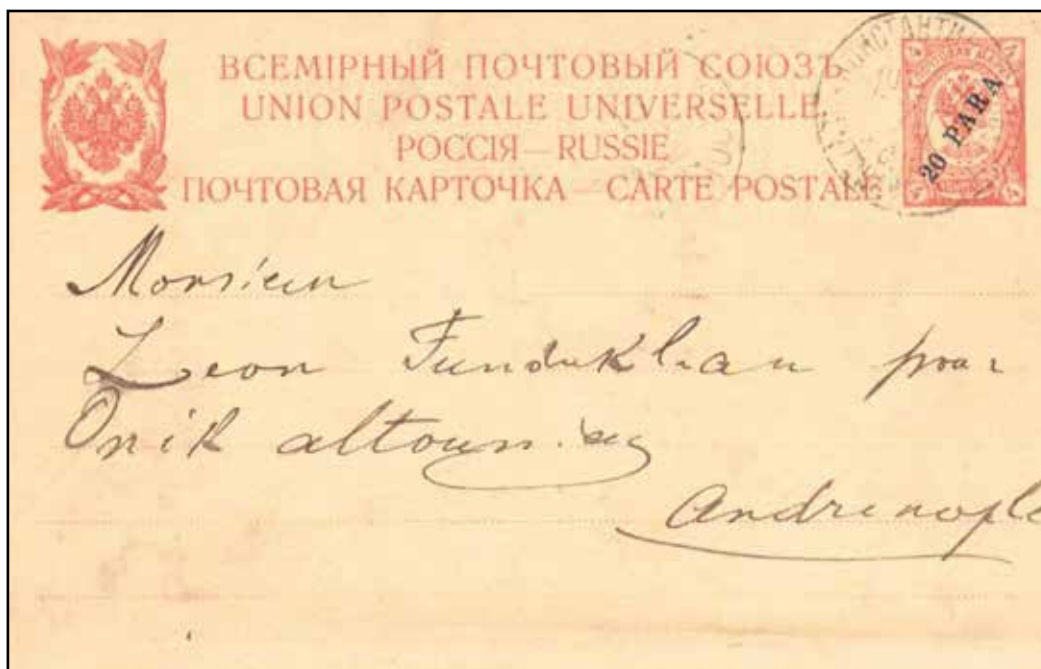
Het antwoordgedeelte van deze kaart heeft GEEN opdruk in PARA. Aangezien deze kaarten voor het buitenland bestemd zijn moet er strikt genomen geen opdruk opstaan, want binnen de UPU zijn de antwoordkaarten geldig ongeacht waar ze vandaan komen. Gebruikte antwoordkaarten kan men enkel en als zodanig herkennen, als ze teruggestuurd werden naar de Levant (niet noodzakelijk via de Russische postbedeling aldaar).

La partie réponse de cette carte ne porte PAS de surcharge en PARA. Comme ces cartes étaient destinées à l'étranger, il ne fallait pas de surcharge. En effet, les cartes réponses étaient valables au sein de l'UPU d'où qu'elles viennent.

On peut reconnaître les cartes réponses utilisées uniquement si elles ont été renvoyées au Levant (pas nécessairement distribuées par la poste russe).

*Michel P 006: 20 PARA blauw op 4 Kopek
rood op zeemkleurig karton*

*Michel P 006 : 20 PARAS bleu sur 4 Kopeks
rouge sur carton chamois*



*Afb. 12 Postwaardestuk Michel P 006 van 'KONSTANTINOPEL 11.VIII.912'
(manuscript en stempel) naar Andrinople (onduidelijke aankomststempel)*

*Fig. 12 Entier postal Michel P 006 de « KONSTANTINOPEL 11.VIII.912 »
(manuscrit et cachet) à destination d'Andrinople (cachet d'arrivée incertain)*

P. S.: ANDRINOPEL of ADRIANOPEL of
EDIRNE is een stad in het Europese deel van
Turkije.

P.-S. : ANDRINOPEL, ADRIANOPEL ou
EDIRNE est une ville de la partie euro-
péenne de Turquie.

Michel P 009: 20 PARA zwart op 4 Kopek rood (Romanov) op zeemkleurig karton

Michel P 009 : 20 PARAS noir sur 4 Kopeks rouge (Romanov) sur carton chamois



Afb. 13 Postwaardestuk Michel P 009 'R.O.P.i.T. / 10.IV.1913 / SALONIKI' (manuscript 20.IV.1913) van de Russische postmeester naar 'BRUSSEL 1/27.IV.1913/BRUXELLES 1' (betreffende postzegellevering)

Fig. 13 Entier postal Michel P 009 « R.O.P.i.T. / 10.IV.1913 / SALONIKI » (manuscrit 20.IV.1913) du directeur de la poste russe à destination de « BRUSSEL 1/27.IV.1913/BRUXELLES 1 » (à propos d'une livraison de timbres)

Kaartbrieven Michel K 001: 10 Kopek olijgroen en rood op grijs karton

Cartes-lettres Michel K 001 : 10 Kopeks vert olive et rouge sur carton gris

Uitgifte 1895: vertikaal zegelbeeld ovaal in raam met middenin waardecijfer 10, links Russische dubbeladelaar en tussen wapen en zegel de Russisch-Franse hoofding 'Carte = Lettre / Union Postale Universelle. / Poste Russe du Levant.'
Onderaan: ééntalige (Russische) vermelding 'Openen: scheur rand af.'

Émission de 1895 : illustration verticale ovale encadrée, avec au centre la valeur de 10, à gauche l'aigle bicéphale russe et l'en-tête franco-russe entre les armes et le timbre.
« Carte = Lettre / Union Postale Universelle. / Poste Russe du Levant »
En bas : mention en russe uniquement « Pour ouvrir, déchirer le bord »



Afb. 14 Postwaardestuk kaartbrief Michel K 001 van 'KONSTANTINOPEL/17.XI.1903' naar 'GERA 20 .11.08'

Fig. 14 Carte-lettre Michel K 001 de « KONSTANTINOPEL/17.XI.1903 » à destination de « GERA 20.11.08 »



Afb. 15 Postwaardestuk kaartbrief Michel K 001
'R.O.P.i.T. / JUN 97 / KONSTANTINOPEL'
via 'ODESSA' (verso) naar 'GRIMMA / 4.7.97 / ** C'
(Verzameling HDB)

Fig. 15 Carte-lettre Michel K 001
« R.O.P.i.T. / JUN 97 / KONSTANTINOPEL »
via « ODESSA » (verso) à destination de « GRIMMA / 4.7.97 / ** C »
(collection HDB)

**Kaartbrieven Michel K 002: 1 PIASTRE
rood op 10 Kopek olijfgroen en rood op
grijs karton (uitgifte 1900)**

**Cartes-lettres Michel K 002 : 1 PIASTRE
rouge sur 10 Kopeks vert olive et rouge sur
carton gris (émission de 1900)**



Afb. 16 (blanco) 'R.O.P.i.T. / 11 AUG 1906 / SMYRNA'

Fig. 16 (vierge) « R.O.P.i.T. / 11 AUG 1906 / SMYRNA »

**Kaartbrieven Michel K 003: 1 PIASTRE 1
zwart op 10 Kopek blauw op grijs karton
(uitgifte 1912)**

**Cartes-lettres Michel K 003 : 1 PIASTRE 1
noir sur 10 Kopeks bleu sur carton gris
(émission de 1912)**



Afb. 17 Kaartbrief Michel K 003 - ongebruikt

Fig. 17 Carte-lettre Michel K 003 non utilisée



LUXEMBURG TREINPOST EN GRENSKANTOORSTEMPELS (DEEL 1)
LUXEMBOURG AMBULANTS ET MARQUES DE PASSAGE (1^{IÈRE} PARTIE)

Hubert De Belder

Geschiedenis van de S.N.C.F.L.
(Société Nationale des Chemins de Fer
Luxembourgeois)

De SNCFL werd in 1946 opgericht als navolger van de privaatlijnen WILHELM-LUXEMBURG-BAHN en de PRINZ-HEINRICH-BAHN.

De WILHELM-LUXEMBURG-BAHN stond voornamelijk onder Franse invloed, de PRINZ-HEINRICH-BAHN daarentegen was volledig Belgisch.

Buiten deze twee voornaamste lijnen bestond de S.N.C.F.L. ook nog uit enkele smalspoorlijnen. Het verschil tussen een gewoon spoor en een z.g. smalspoor is uiteraard de afstand tussen de sporen. Bij een normaal spoor is

Histoire de la S.N.C.F.L.
(Société Nationale des Chemins de Fer
Luxembourgeois)

La S.N.C.F.L. a été créée en 1946 pour prendre la suite des lignes privées WILHELM-LUXEMBOURG-BAHN et de la PRINZ-HEINRICH-BAHN.

La WILHELM-LUXEMBOURG-BAHN était principalement sous influence française tandis que la PRINZ-HEINRICH-BAHN était totalement belge.

En dehors de ces deux lignes principales, la S.N.C.F.L. était également constituée de quelques voies étroites. La différence entre une voie normale et une voie dite «étroite» est bien entendu la distance entre les voies.



Afb. 1 Smalspoorlijn DIEKIRCH – VIANDEN, genaamd La Hellt

Fig. 1 Voie étroite DIEKIRCH – VIANDEN, appelée La Hellt

deze afstand 1435 mm, bij een smalspoor slechts 600, 700 of 1000 mm. Deze smalspoorlijnen werden voornamelijk in landelijk en bergachtig gebied gebruikt. Het voordeel was een goedkopere spooraanleg, lichtere treinstellen en een lichtere (goedkopere) bovenbouw. Nadeel was uiteraard het omladen der goederen naar een normaalspoor.

Op te merken valt dat Luxemburg tijdens de twee wereldoorlogen door Duitsland werd bezet en dat gedurende deze bezettingen de spoorwegen onder Duits beheer kwamen. Heden ten dage is de S.N.C.F.L. een staatsonderneming, en dit sedert 1946. Toch is de S.N.C.F.L. geen gewone spoorwegonderneming gezien zij de enige is welke VOLLEDIG met elektrische leidingen is uitgerust.

Hoofdstuk I: De treinpoststempels van het Groot Hertogdom Luxemburg

a. Voorloper

De treinpost werd door de Luxemburgse post op 01 september 1875 op de lijn LUXEMBURG-ULFLINGEN ingevoerd. De gebruikte stempel was een kleine rechthoekige stempel met op drie lijnen 'LUXEMBURG / ULFLINGEN / datum en uur'.

Deze stempel wordt beschouwd als de voorloper van de Luxemburgse treinstempels. Er bestond, zoals voor de meeste Luxemburgse treinstempels, één stempel voor de heenreis en één stempel voor de terugreis.

Pour une voie normale, cette distance est de 1435 mm, pour une voie étroite elle n'est que de 600, 700 ou 1000 mm. Ces voies étroites ont été utilisées principalement en zone rurale et montagneuse. L'avantage était une mise en place moins coûteuse des voies, des rames plus légères et une superstructure plus légère (et meilleur marché). Bien entendu, l'inconvénient était le transbordement des marchandises vers une voie normale.

Il est utile de noter que pendant les deux guerres mondiales, le Luxembourg a été occupé par l'Allemagne et que pendant ces occupations, les voies ferrées étaient gérées par les allemands.

A l'heure actuelle, la S.N.C.F.L. est une entreprise publique et ce, depuis 1946. Toutefois, la S.N.C.F.L. n'est pas une simple société de chemins de fer étant donné qu'elle est la seule à être ENTIEREMENT équipée de câbles électriques.

Chapitre I : Les cachets ambulants du Grand-Duché de Luxembourg

a. Précurseur

La poste ambulante a été introduite par la poste luxembourgeoise le 1er septembre 1875 sur la ligne LUXEMBURG-ULFLINGEN. Le cachet utilisé était un petit cachet rectangulaire avec, sur trois lignes « LUXEMBURG / ULFLINGEN / date et heure ».

Ce cachet est considéré comme le précurseur des cachets ambulants luxembourgeois.

Comme pour la plupart des cachets ambulants luxembourgeois, il existait un cachet pour le voyage aller et un cachet pour le voyage retour.



Afb. 2 Postwaardestuk met de eerste Luxemburgse treinstempel voor de heenreis:
 'LUXEMBURG / ULFLINGEN / 31.5.83 * 5-6 N.' naar Anvers

Fig. 2 Entier avec le premier cachet ambulant luxembourgeois pour le voyage aller :
 « LUXEMBURG / ULFLINGEN / 31.5.83 * 5-6 N. » vers Anvers



Afb. 3 Postwaardestuk met de eerste Luxemburgse treinstempel voor de terugreis:
 'ULFLINGEN / LUXEMBURG / 12.3.79 * 7-8 V.' naar Vielsalm

Fig. 3 Entier avec le premier cachet ambulant luxembourgeois pour le voyage retour :
 « ULFLINGEN / LUXEMBURG / 12.3.79 * 7-8 V. » vers Vielsalm

b. De verschillende type-stempels

Type I: Eerste periode: tot de Eerste Wereldoorlog

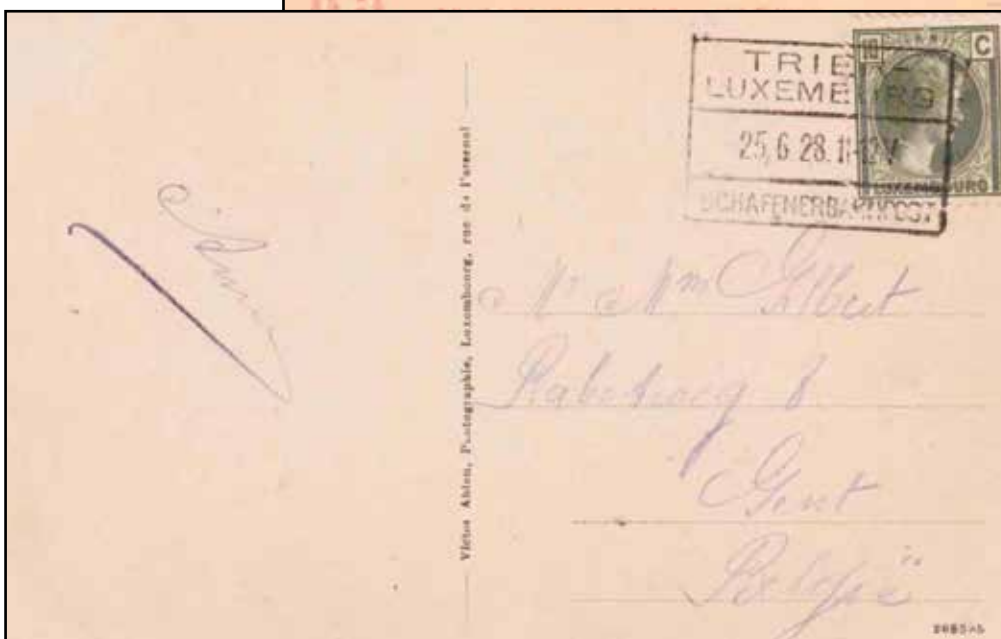
Vanaf 01 juli 1890 werd door de Luxemburgse post op ALLE spoorweglijnen de treinpost ingevoerd. De gebruikte stempels van deze periode zijn alle grote rechthoekige stempels met verschillende vermeldingen: AMBULANT I, II of III, F.C. (Facteur Convoyeur), BAHNPOST. Zoals reeds gemeld bestonden er stempels voor de heenreis en voor de terugreis.

b. Les différents cachets types

Type I : Première période : jusqu'à la 1ère Guerre Mondiale

A partir du 1er juillet 1890, les ambulants ont été introduit sur TOUTES les lignes de voie ferrée par la poste luxembourgeoise. Les cachets utilisés pendant cette période sont tous de gros cachets rectangulaires avec différentes mentions : AMBULANT I, II ou III, F.C. (Facteur Convoyeur), BAHNPOST. Comme déjà indiqué, il existait des cachets pour le voyage aller et pour le voyage retour.

Afb. 4 - Fig. 4
AMBULANT I
TROISVIERGES
LUXEMBOURG



Afb. 5 - Fig. 5
BETTINGEN-
ETTELBRUCK
F.C.



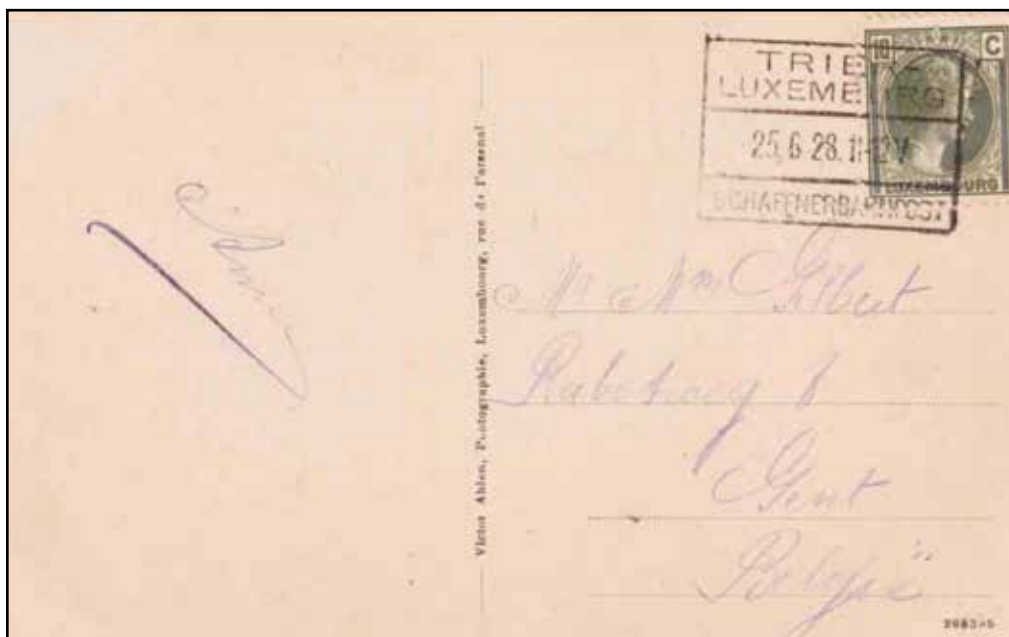
Afb. 6 - Fig. 6 BAHNPOST LUXEMBURG KARTHAUS

Type II: Tweede periode: tussen de twee Wereldoorlogen

Deze stempels, met enige uitzonderingen, zijn rechthoekige stempels verdeeld in drie compartimenten, met volgende vermeldingen: AMBULANT, BAHNPOST, CONVOYAGE, SCHAFFNERBAHNPOST...

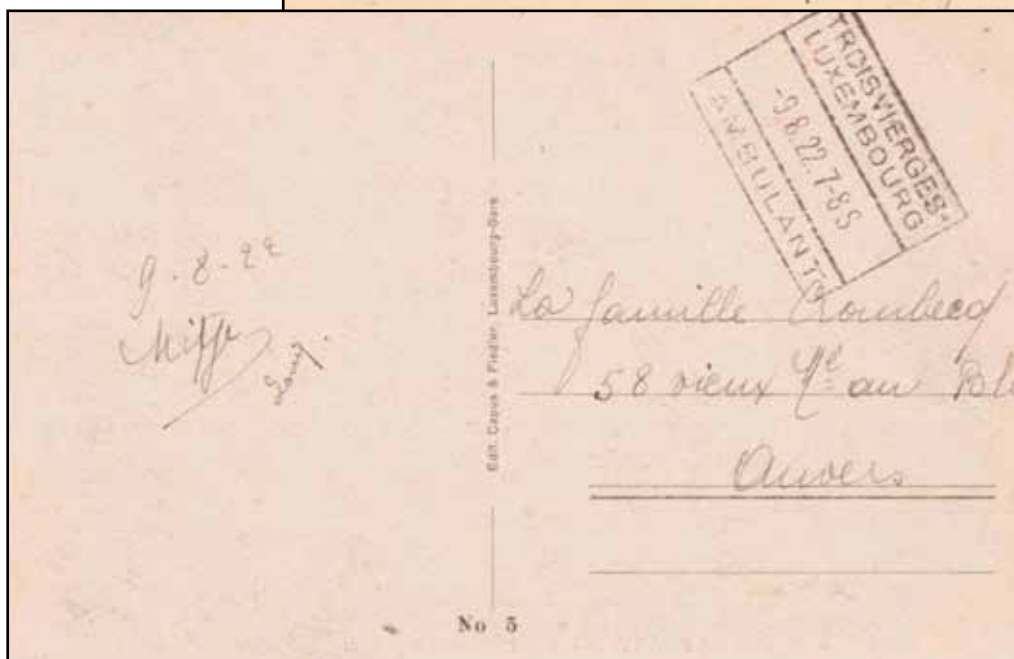
Type II : Deuxième période : entre les deux Guerres Mondiales

Ces cachets, à quelques exceptions près, sont des cachets rectangulaires répartis en trois compartiments avec les mentions suivantes : AMBULANT, BAHNPOST, CONVOYAGE, SCHAFFNERBAHNPOST...



Afb. 7 - Fig. 7 TRIER - / LUXEMBURG / SCHAFFNERBAHNPOST

Afb. 8 - Fig. 8
CONVOYAGE-
AMBULANT
ETTELBRUCK-
ECHTERNACH



Afb. 9 - Fig. 9
TROISVIERGES-
LUXEMBOURG
AMBULANT

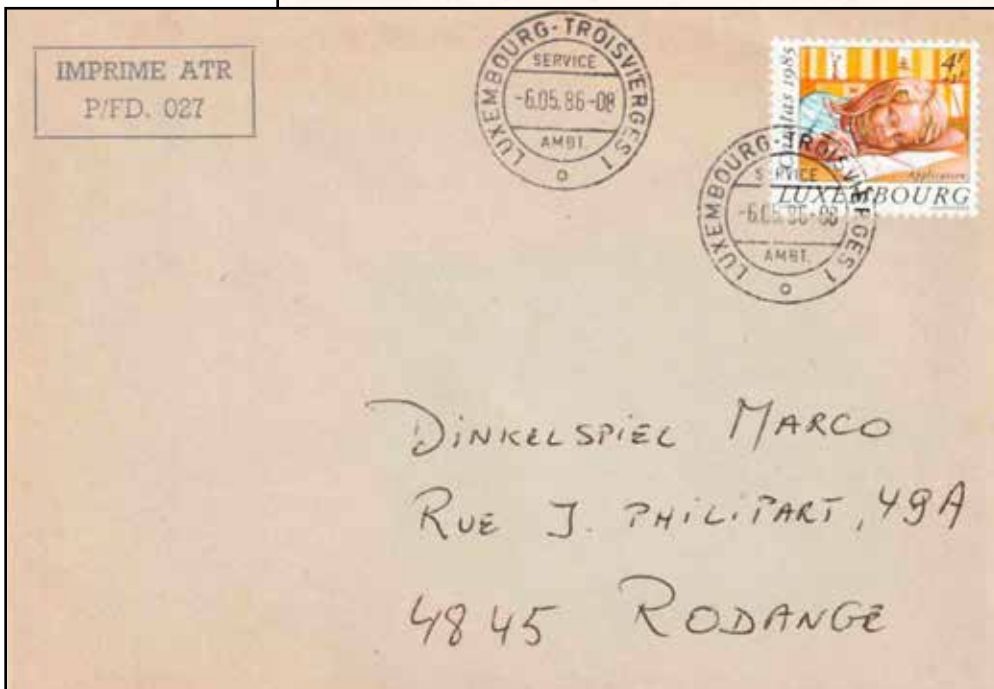
Type III: Derde periode: na de Tweede Wereldoorlog

Toen in 1946 de S.N.C.F.L. een staatsonderneming werd, werden alle door de bezetter ingevoerde typische Duitse ovaalstempels vervangen door dubbelcirkelstempels met brug, al dan niet met zes golvende lijnen links en rechts en met volgende vermeldingen: SERVICE, AMBT. 1, 2, I, II, III, SCE., AMBT. a, b, of o.

Type III : Troisième période : après la 2ème Guerre Mondiale

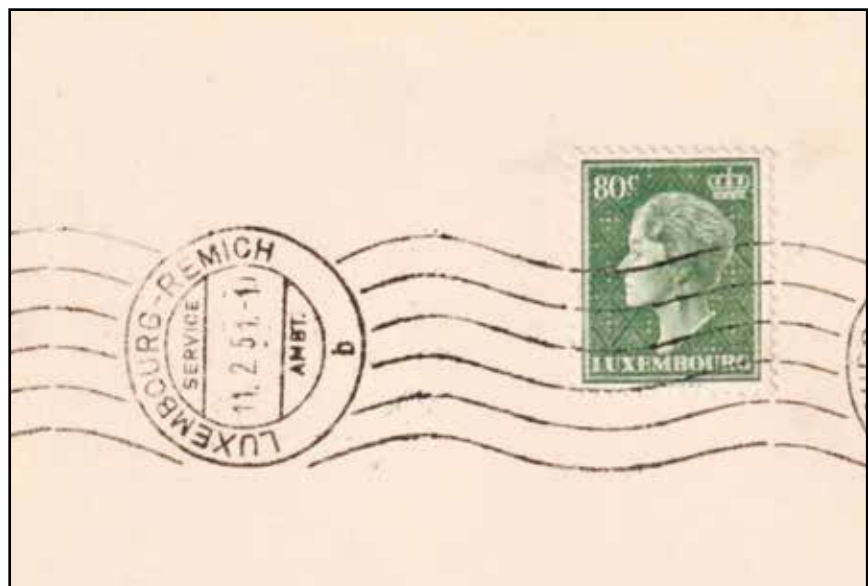
Lorsque la S.N.C.F.L. est devenue une entreprise publique en 1946, tous les cachets ovales typiquement allemands introduits par l'occupant ont été remplacés par des cachets à double cercle avec pont, avec ou sans six lignes ondulées à gauche et à droite et avec les mentions suivantes : SERVICE, AMBT. 1, 2, I, II, III, SCE., AMBT. a, b, ou o.

Afb. 10 - Fig. 10
 ETTTELBRÜCK-
 WASSERBILLIG/
 SERVICE
 AMBT. a



Afb. 11 - Fig. 11
 LUXEMBOURG-
 TROISVIERGES 1
 / SERVICE / AMBT. / o

Afb. 12 - Fig. 12
 LUXEMBOURG – REMICH
 SERVICE / AMBT. / b
 met zes golvende lijnen
 avec six lignes ondulées



c. Taalgebruik

In de beginperiode was er geen vaste regel voor het taalgebruik. De Franstalige en Duitstalige benamingen werden door elkaar gebruikt en ook bij het gebruik der afkortingen (Matin, Soir, Vormittag, Nachmittag) werd er geen vaste regel gevolgd. Het is slechts na de tweede wereldoorlog, bij het invoeren van de nieuwe Luxemburgse dubbelcirkelstempels, dat men enkel nog Franstalige benamingen en afkortingen gebruikt heeft.

c. Langue utilisée

Au début, il n'y avait pas de règle fixe quant à la langue utilisée. Les noms en français et en allemand étaient utilisés indifféremment (Matin, Soir, Vormittag, Nachmittag) et aucune règle n'était suivie non plus concernant l'utilisation des abréviations. Ce n'est qu'après la Seconde Guerre Mondiale, lors de l'introduction des nouveaux cachets à double cercle luxembourgeois, que seuls des noms et des abréviations en français ont été utilisés.

Afb. 13 – Fig. 13
LUXEMBURG-
ULFLINGEN (D-A)
4-5N (D-A)



Afb. 14 – Fig. 14
ULFLINGEN-
LUXEMBURG (D-A)
11-12M. (F)



Afb. 15 – Fig. 15
 BAHNPOST II
 TRIER
 LUXEMBURG (D-A)
 2-3S (F)



Afb. 16 – Fig. 16
 AMBULANT I
 LONGWY-
 LUXEMBOURG (F)
 11-12M (F)

d. De spoorweglijnen

1. LUXEMBURG – ETTTELBRUCK – TROISVIERGES

Op deze spoorlijn, ingevoerd op 21.07.1862 door de Franse WILHELM-LUXEMBURG-BAHN, werd de eerste treinpost van LUXEMBURG in gebruik genomen door de Luxemburgse post op 01.09.1875. De zogenaamde voorloper-stempels bleven in gebruik tot na de eeuwwisseling (+/- 1902). Er bestond een stempel voor de heenreis en een stempel voor de terugreis en van elke stempel bestonden verschillende type's (met of zonder rozette).

d. Les lignes de chemins de fer

1. LUXEMBOURG – ETTTELBRUCK – TROISVIERGES

Sur cette ligne ferroviaire, introduite le 21.07.1862 par la WILHELM-LUXEMBOURG-BAHN française, le premier cachet ambulant du LUXEMBOURG a été mis en service par la poste luxembourgeoise le 01.09.1875. Les cachets précurseurs sont restés utilisés jusqu'après le changement de siècle (+/- 1902). Il existait un cachet pour le voyage aller et un cachet pour le voyage retour et il existait plusieurs types pour chaque cachet (avec ou sans rosette).



Afb. 17 Postwaardestuk met de voorloper stempel 'ULFLINGEN/LUXEMBURG /22.2.99 8-9M.' (zonder rozette)

Fig. 17 Entier avec le cachet précurseur « ULFLINGEN/LUXEMBURG/22.2.99 8-9M. » (sans rosette)

Vanaf 01 juli 1890 werd door de Luxemburgse post op ALLE spoorweglijnen de treinpost ingevoerd en de gebruikte stempels waren alle grote rechthoekige stempels.

A partir du 1er juillet 1890, les ambulants ont été introduit sur TOUTES les lignes de voie ferrée par la poste luxembourgeoise et les cachets utilisés ont tous été de gros cachets rectangulaires.

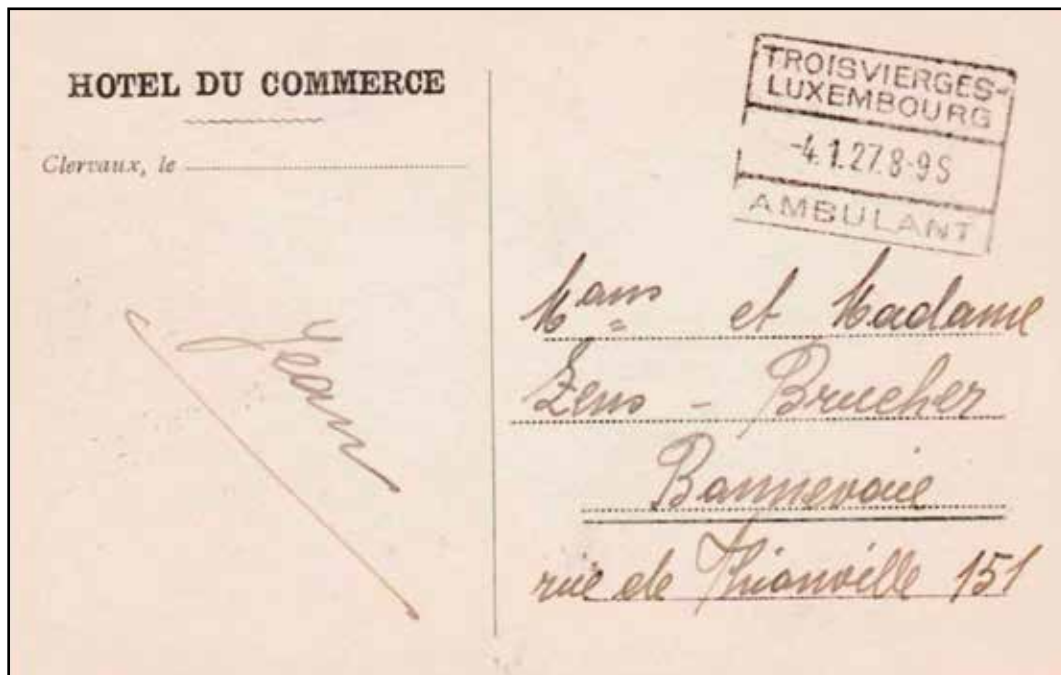


Afb. 18 Postwaardestuk met de stempel Type I 'AMBULANT/TROISVIERGES/LUXEMBOURG/11.5.07 12-1S'

Fig. 18 Entier avec le cachet Type I « AMBULANT/TROISVIERGES/LUXEMBOURG/11.5.07 12-1S »

De treinpoststempels van het Type I (grote rechthoek) werden vervangen in de periode tussen de twee wereldoorlogen, alhoewel er reeds in 1912 de eerste vervangingen werden uitgevoerd. Het betreft, op enkele uitzonderingen na, rechthoekige stempels met drie compartimenten (Type II). Deze stempels werden gebruikt tot het begin van de tweede wereldoorlog en werden door de bezetter vervangen door de typisch Duitse ovale treinpoststempels.

Les cachets ambulants Type I (grand rectangle) ont été remplacés pendant la période comprise entre les deux guerres mondiales, bien que les premiers remplacements aient déjà été effectués en 1912. A quelques exceptions près, il s'agit de cachets rectangulaires avec trois compartiments (Type II). Ces cachets ont été utilisés jusqu'au début de la Seconde Guerre Mondiale et ils ont été remplacés par l'occupant par les cachets ferroviaires ovales typiques allemands.



Afb. 19 Stempel Type II 'TROISVIERGES-/LUXEMBOURG/-4.1.27 8-9S/ AMBULANT'
 Fig. 19 Cachet Type II « TROISVIERGES-/LUXEMBOURG/-4.1.27 8-9S/ AMBULANT »

Na het beëindigen van de tweede wereldoorlog werden de privaatlijnen Wilhelm-Luxemburg-Bahn, de Prinz-Heinrich-Bahn en alle smalspoorlijnen in 1946 overgenomen door de SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS. De Duitse ovale treinstempels welke gebruikt werden tijdens de oorlog, werden alle in 1947 vervangen door de nieuwe dubbelcirkelstempels met brug. Deze stempels, Type III, waren alle franstalig.

A la fin de la Seconde Guerre Mondiale, les lignes privées Wilhelm-Luxembourg-Bahn, Prinz-Heinrich-Bahn et toutes les voies étroites ont été reprises en 1946 par la SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS. Les ambulants ovales allemands utilisés pendant la guerre ont tous été remplacés en 1947 par les nouveaux cachets à double cercle avec pont. Ces cachets, Type III, étaient tous en français.



Afb. 20 Stempel Type III 'TROISVIERGES-ETTELBRUCK III/SERVICE/-1.3.56 -19/AMBT/a'

Fig. 20 Cachet Type III « TROISVIERGES-ETTELBRUCK III/SERVICE/-1.3.56 -19/AMBT/a »



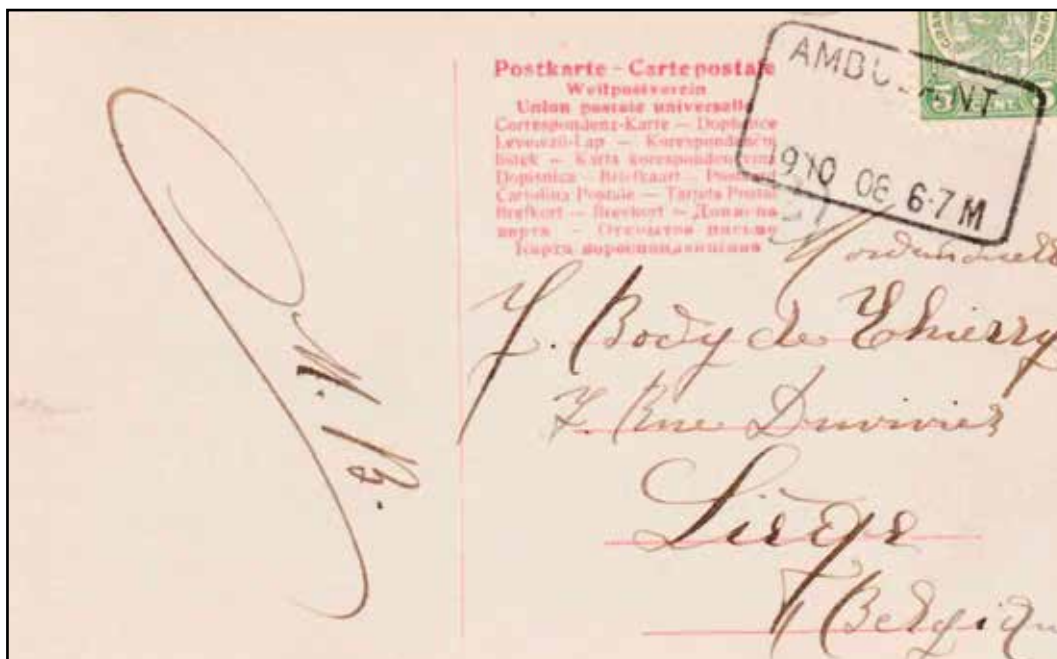
Afb. 21 Postkaart zonder postzegel 'AMBULANT/TROISVIERGES/LUXEMBOURG/4.11.07 7-8 S' en getakseerd met 10 cent (strafporto: 5 c. x 2)

Fig. 21 Carte postale sans timbre « AMBULANT/TROISVIERGES/LUXEMBOURG/4.11.07 7-8 S » et taxée de 10 cents (surtaxe : 5 c. x 2)



Afb. 22 Zichtkaart met Duitse zegel Germania 10 Pfennig afgestempeld met 'AMBULANT/LUXEMBOURG/TROISVIERGES/7.8.03 7-8 S'

Fig. 22 Carte postale avec timbre allemand Germania 10 Pfennig oblitéré avec « AMBULANT/LUXEMBOURG/TROISVIERGES/7.8.03 7-8 S »



Afb. 23 Postkaart met postzegel 5 c. naar Liège (geen 5 woorden) met stempel met LEDIG middenstuk 'AMBULANT / 19.10.08 6-7 M' (LUXEMBOURG/TROISVIERGES)

Fig. 23 Carte postale avec timbre de 5 c. à destination de Liège (moins de 5 mots) avec cachet VIDE élément central « AMBULANT / 19.10.08 6-7 M » (LUXEMBOURG/TROISVIERGES)

2. SCHIMPACH - KAUTENBACH

Op deze spoorlijn, voor 1946 behorende tot de Belgische PRINZ-HEINRICH-BAHN, zijn er slechts treinpoststempels gekend van het Type I, met de afkorting F C (Facteur Convoyeur) (uitzonderlijk voortgebruikt tot de W.O. 2) en van het Type III (na W.O. 2).

2. SCHIMPACH - KAUTENBACH

Sur cette ligne ferroviaire, qui appartenait à la PRINZ-HEINRICH-BAHN belge avant 1946, nous ne connaissons que des cachets ambulants Type I, avec l'abréviation F C (Facteur Convoyeur) (encore utilisé exceptionnellement jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale) et Type III (après la Seconde Guerre Mondiale).



Afb. 24 Postwaardestuk met stempel Type I 'SCHIMPACH-/KAUTENBACH/ F C / 27.10.38 8-9 S'

Fig. 24 Entier avec cachet Type I « SCHIMPACH-/KAUTENBACH/ F C /27.10.38 8-9 S »

Na de overname van deze spoorweglijn door de S.N.C.F.L. in 1946, werd deze lijn omgedoopt in WILTZ-KAUTENBACH en werden verschillende stempels van het Type III in gebruik genomen.

Après la reprise de cette ligne ferroviaire par la S.N.C.F.L. en 1946, cette ligne a été rebaptisée WILTZ-KAUTENBACH et différents cachets Type III ont été mis en service.



Afb. 25 Kaart met stempel Type III 'WILTZ-KAUTENBACH/SERVICE/14.8.59. 12 /AMBT./a'

Fig. 25 Carte avec cachet Type III « WILTZ-KAUTENBACH/SERVICE/14.8.59. 12 /AMBT./a »

3. LUXEMBURG - KLEINBETTINGEN

Op deze spoorlijn, voor 1946 behorende tot de Franse WILHELM-LUXEMBURG-BAHN, zijn er treinpoststempels gekend van de drie periodes.

3. LUXEMBOURG - KLEINBETTINGEN

Sur cette ligne ferroviaire, qui appartenait à la WILHELM-LUXEMBOURG-BAHN française avant 1946, nous connaissons des cachets ambulants des trois périodes.



Afb. 26 Postwaardestuk met privaat opdruk 'N. WAGNER & C°/KLEINBETTINGEN' met stempel Type I 'LUXEMBURG/KLEINBETTINGEN/ F. C. / 7.10.07 3-4 S'

Fig. 26 Entier avec surcharge privée « N. WAGNER & C°/KLEINBETTINGEN » avec cachet Type I « LUXEMBURG/KLEINBETTINGEN/ F. C. / 7.10.07 3-4 S »



Afb. 27 Postwaardestuk met stempel Type II
 'LUXEMBOURG-/KLEINBETTINGEN/31.3.31.1-2 S/CONVOYAGE'

Fig. 27 Entier avec cachet Type II
 « LUXEMBOURG-/KLEINBETTINGEN/31.3.31.1-2 S/CONVOYAGE »

4. LUXEMBURG – WASSERBILLIG – TRIER

Deze spoorlijn, een Franse WILHELM-LUXEMBURG-BAHN sinds 29.08.1861, was de verbinding tussen Luxemburg en Duitsland en eindigde in de beginperiode in het station van KARTHAUS, juist voor TRIER. Rond 1902 werd de verbinding verlengd tot in TRIER. Op deze spoorlijn zijn stempels gekend van de drie periodes, met Franstalige en Duitstalige vermeldingen. Zoals steeds bestonden er stempels voor de heen- en terugreis.

4. LUXEMBURG – WASSERBILLIG – TREVES

Cette ligne ferroviaire, une WILHELM-LUXEMBURG-BAHN française depuis le 29.08.1861, était la jonction entre le Luxembourg et l'Allemagne et elle prenait fin, dans les débuts, à la gare de KARTHAUS, juste avant TREVES. Aux alentours de 1902, la jonction a été prolongée jusqu'à TREVES. Sur cette ligne ferroviaire, nous connaissons des cachets des trois périodes avec des mentions en français et en allemand. Comme toujours, il existait des cachets pour le voyage aller et pour le voyage retour.



Afb. 28 Kaart met stempel Type I

‘BAHNPOST/LUXEMBOURG-/KARTHUS/12.3.02.3-4 S’ (Franse afkorting S: Soir)

Fig. 28 Carte avec cachet Type I

« BAHNPOST/LUXEMBOURG-/KARTHUS/12.3.02.3-4 S » (abréviation française S : Soir)



Afb. 29 Kaart met stempel Type I nadat de verbinding verlengd werd tot in TRIER

‘BAHNPOST II/TRIER/LUXEMBOURG/13.3.05.2-3 S’

Fig. 29 Carte avec cachet Type I après que la jonction a été prolongée jusqu'à TREVES

« BAHNPOST II/TRIER/LUXEMBOURG/13.3.05.2-3 S »

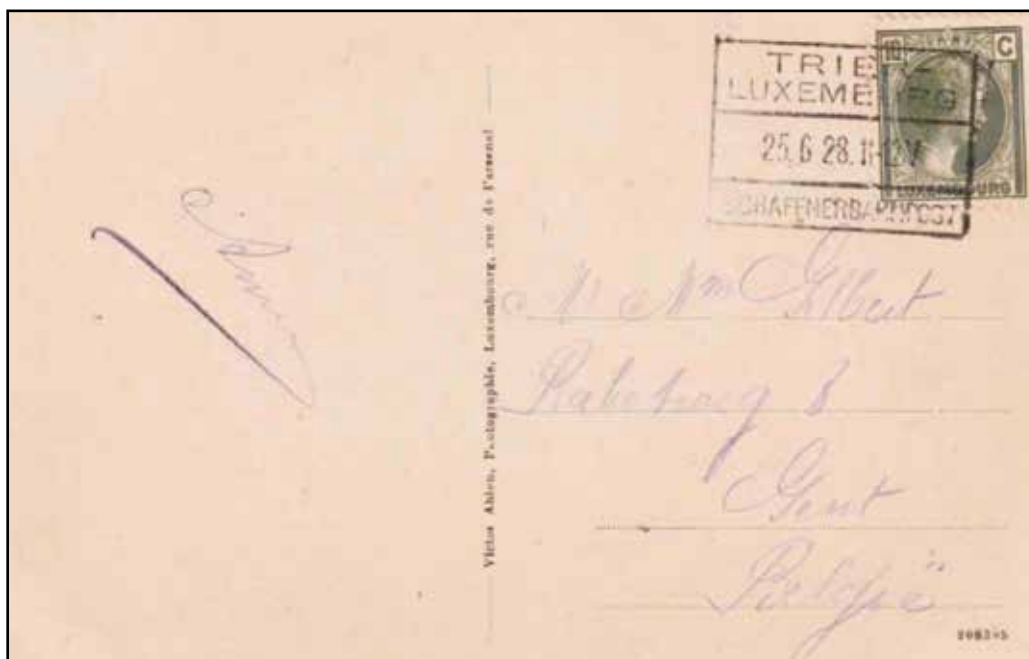
Tijdens de tweede periode, tussen de twee wereldoorlogen, werden op deze lijn stem- pels gebruikt van het Type II. Typisch voor deze lijn is het gebruik van Franstalige EN Duitstalige stempels.

Pendant la deuxième période, entre les deux Guerres Mondiales, des cachets Type II ont été utilisés sur cette ligne. Cette ligne pré- sente la particularité d'utiliser des cachets en français ET en allemand.



Afb. 30 Postkaart met Franstalige stempel
Type II naar Portugal 'TRÈVES-LUXEMBOURG/14.11.32.7-8 S /Convoyage-Ambulant'

Fig. 30 Carte postale avec cachet en français
Type II à destination du Portugal « TRÈVES-LUXEMBOURG/14.11.32.7-8 S /Convoyage-Ambulant »



Afb. 31 Postkaart met Duitstalige stempel Type II
'TRIER-LUXEMBURG/25.6.28.11-12 V/ SCHAFFNERBAHNPOST'

Fig. 31 Carte postale avec cachet en allemand de Type II
« TRIER-LUXEMBURG/25.6.28.11-12 V/ SCHAFFNERBAHNPOST »

Na de overname van deze spoorlijn door de S.N.C.F.L. werd deze lijn omgedoopt in 'LUXEMBOURG-WASSERBILLIG'. Wasserbillig is gelegen op de grensovergang tussen Luxemburg en Duitsland.

Après la reprise de cette ligne ferroviaire par la S.N.C.F.L., cette ligne a été rebaptisée « LUXEMBOURG-WASSERBILLIG ». Wasserbillig se situe au poste frontière entre le Luxembourg et l'Allemagne.



Afb. 32 Brief afgestempeld met de spoorwegstempel Type III
'LUXEMBOURG-WASSERBILLIG 2 •SERVICE/20.7.48.12/AMBT'

Fig. 32 Lettre oblitérée avec le cachet ambulant Type III
« LUXEMBOURG-WASSERBILLIG 2 •SERVICE/20.7.48.12/AMBT »



Afb. 33 Postkaart met Duitse postzegel 5 Pfennig afgestempeld met spoorwegstempel Type I
 'BAHNPOST/TRIER/LUXEMBURG/ 20 8 03 3-4 S' naar Aywaille en NIET belast met strafport

Fig. 33 Carte postale avec timbre allemand 5 Pfennig oblitéré avec ambulant Type I
 « BAHNPOST/TRIER/LUXEMBURG/ 20 8 03 3-4 S » à destination d'Aywaille et NON chargé d'une surtaxe



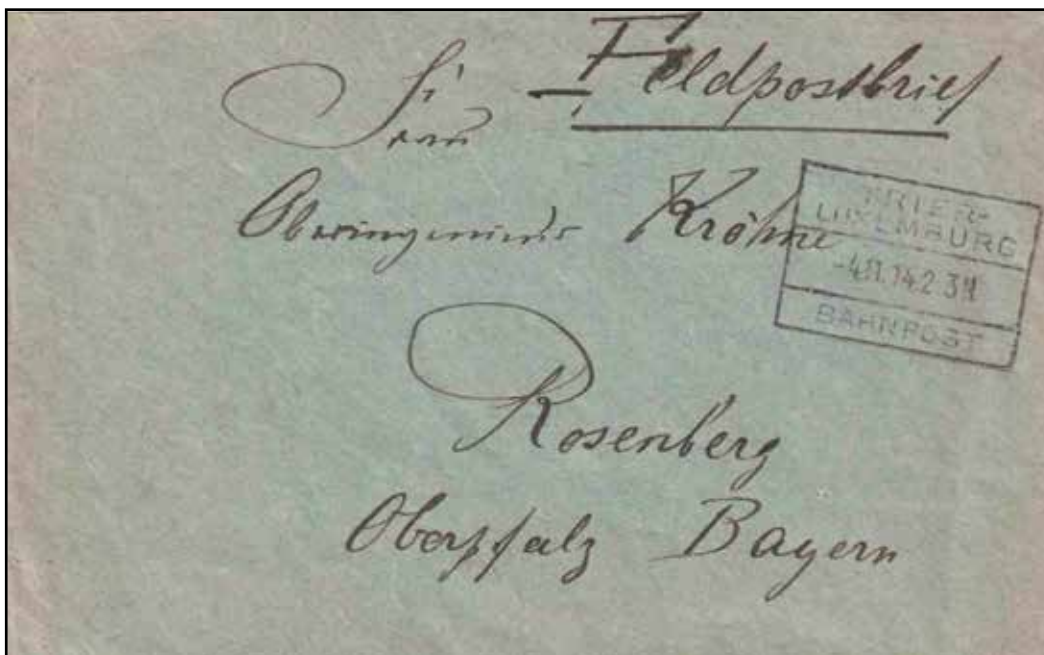
Afb. 34 Postkaart met Duitse postzegel 10 Pfg afgegeven
 op de lijn 'ECHTERNACH/GREVENMACHER/F.C./23.5.99 9-10 M.' (Type I) en
 via 'BAHNPOST/LUXEMBURG/KARTHAUS/23.5.99' (Type I) naar 'VERVIERS(STATION)/24 MAI 2-3 1899'.
 De Duitse zegel werd NIET afgestempeld, doch geschreven strafportvermelding 8 pf (doorstreep) en '20'.
 In België voorzien van 'T' en getaxeerd met 20 c. 'VERVIERS (STATION) 24 MAI 6-7 1899'

Fig. 34 Carte postale avec timbre allemand 10 Pfg émis sur la ligne
 'ECHTERNACH/GREVENMACHER/F.C./23.5.99 9-10 M.' (Type I) et par
 « BAHNPOST/LUXEMBURG /KARTHAUS/23.5.99 » (Type I) à destination de « VERVIERS (STATION)/24 MAI 2-3 1899 ».
 Le timbre allemand n'a PAS été oblitéré mais il est porté mention d'une surcharge de 8 pf (barrée) et « 20 »
 En Belgique, ajout d'un « T » et taxe de 20 c. « VERVIERS (STATION) 24 MAI 6-7 1899 »



Afb. 35 Postkaart met Duitse zegel 5 Pfg met geschreven vermelding 'Roodt' (plaats van afgifte) en geschreven 'T'. De zegel werd NIET afgestempeld doch omljnd als zijnde ongeldig. Verstuurd via treinpost Type II 'TRIER-/LUXEMBURG/15.7.13. 6-7N/SCHAFFNERBAHNPOST' naar Beeringen, doch bij aankomst NIET belast met strafport

Fig. 35 Carte postale avec timbre allemand 5 Pfg et mention écrite « Roodt » (lieu de remise à la poste) et « T » écrit. Le timbre n'a PAS été oblitéré mais entouré comme étant non valide. Envoyé par poste ambulante Type II « TRIER-/LUXEMBURG/15.7.13. 6-7N/SCHAFFNERBAHNPOST » à destination de Beeringen, mais à l'arrivée NON chargé d'une surtaxe



Afb. 36 Feldpostbrief WO I, zonder zegel, met stempel Type II 'TRIER- LUXEMBURG / 4.11.14 2-3 N / BAHNPOST' naar Rosenberg, Bayern

Afb. 36 Feldpostbrief WO I, zonder zegel, met stempel Type II « TRIER- LUXEMBURG / 4.11.14 2-3 N / BAHNPOST » naar Rosenberg, Bayern

5. LUXEMBURG - ESCH-SUR-ALZETTE

Op deze spoorlijn, een Franse 'WILHELM-LUXEMBURG-BAHN', zijn er slechts Luxemburgse treinpoststempels gekend van het Type III, dus na 1946.

5. LUXEMBOURG -ESCH-SUR-ALZETTE

Sur cette ligne ferroviaire, une « WILHELM-LUXEMBURG-BAHN » française, nous ne connaissons que des cachets de la poste ambulante luxembourgeoise Type III, donc après 1946.



Afb. 37 Brief met stempel Type III

'LUXEMBOURG – ESCH-SUR-ALZETTE 2 •/SERVICE/21.8.64-12/AMBT.'

Fig. 37 Lettre avec cachet Type III

« LUXEMBOURG – ESCH-SUR-ALZETTE 2 •/SERVICE/21.8.64-12/AMBT. »

6. NOERTZANGE – RUMELANGE

Op deze zeer kleine spoorlijn, een Franse WILHELM-LUXEMBURG-BAHN sinds 01.06.1860, zijn er slechts treinpoststempels gekend van het Type I en het Type III.

6. NOERTZANGE – RUMELANGE

Sur cette très petite ligne ferroviaire, une WILHELM-LUXEMBOURG-BAHN française depuis le 01.06.1860, nous ne connaissons que des cachets de la poste ambulante Type I et Type III.



Afb. 38 Kaart met stempel Type I
'RUMELANGE – NOERTZANGE/ F C II /20.7.06 6-7 M'

Fig. 38 Carte avec cachet Type I
« RUMELANGE – NOERTZANGE/ F C II /20.7.06 6-7 M »

7. LUXEMBOURG – LONGWY

De spoorweglijn LUXEMBOURG – LONGWY, een PRINZ-HEINRICH-BAHN, was een der voornaamste treinverbindingen met FRANKRIJK. Op deze spoorlijn zijn er Luxemburgse treinstempels gekend van het Type I, II en III. Tijdens de tweede periode werd de benaming van deze spoorlijn aangepast in: LUXEMBOURG-PETANGE-RODANGE-LONGWY.

7. LUXEMBOURG – LONGWY

La ligne de voie ferrée LUXEMBOURG – LONGWY, une PRINZ-HEINRICH-BAHN, était l'une des principales jonctions ferroviaires avec la FRANCE. Sur cette ligne ferroviaire, nous connaissons des cachets ambulants luxembourgeois Type I, II et III. Pendant la deuxième période, le nom de cette ligne ferroviaire a été remplacé par : LUXEMBOURG-PETANGE-RODANGE-LONGWY.



*Afb. 39 Postwaardestuk afgestempeld met de spoorwegstempel Type I
'AMBULANT I/LONGWY-/LUXEMBOURG/11.5.90 12-1 S.'*

*Fig. 39 Entier oblitéré avec le cachet ambulant Type I
« AMBULANT I/LONGWY-/LUXEMBOURG/11.5.90 12-1 S. »*



Afb. 40 Postwaardestuk afgestempeld met de spoorwegstempel Type II
 ‘LUXEMBOURG/RODANGE/5.11.09.7-8 S/AMBULANT’

Fig. 40 Entier oblitéré avec le cachet ambulant Type II
 « LUXEMBOURG/RODANGE/5.11.09.7-8 S/AMBULANT »



Afb. 41 Postwaardestuk afgestempeld met de spoorwegstempel Type II
 ‘LUXEMBOURG/LONGWY/14.3.33.12-1 S/CONVOYAGE’

Fig. 41 Entier oblitéré avec le cachet ambulant Type II
 « LUXEMBOURG/LONGWY/14.3.33.12-1 S/CONVOYAGE »



Afb. 42 Duits postwaardestuk 5 Pfg gepost te Redingen. Het postwaardestuk werd NIET afgestempeld doch omlijnd in blauw als zijnde ongeldig, de te betalen taxe werd schriftelijk, in blauw, vermeld: '10', samen met de 'T' stempel
Verstuurd via treinpost Type I 'AMBULANT/LUXEMBOURG/ - LONGWY/30 12 02 3-4 N'
naar Kahler doch bij aankomst NIET belast met strafport

Fig. 42 Entier allemand 5 Pfg posté à Redingen. La valeur postale n'a PAS été oblitérée mais entourée en bleu comme étant non valide, la taxe à payer a été indiquée par écrit en bleu : « 10 », avec le cachet « T »
Envoyé par poste ambulante Type I « AMBULANT/LUXEMBOURG/ - LONGWY/30 12 02 3-4 N »
à destination de Kahler mais à l'arrivée NON chargé d'une surtaxe

8. PETANGE – ETTTELBRUCK

Deze spoorweglijn, een PRINZ-HEINRICH-BAHN, liep in de aanvangsperiode van (KLEIN) BETTINGEN naar PETANGE. Later werd deze lijn uitgebreid naar ETTTELBRUCK. Op deze spoorlijn zijn er Luxemburgse treinstempels gekend van het Type I, II en III.

8. PETANGE – ETTTELBRUCK

Cette ligne ferroviaire, une PRINZ-HEINRICH-BAHN, allait dans les débuts de (KLEIN) BETTINGEN à PETANGE. Plus tard, cette ligne a été étendue à ETTTELBRUCK. Sur cette ligne ferroviaire, nous connaissons des cachets ambulants luxembourgeois Type I, II et III.



Afb. 43 Postwaardestuk afgestempeld met de spoorwegstempel Type I
 'BETTINGEN-/ETTELBRUCK/ F. C. / 29.7.99 6-7 M'

Fig. 43 Entier oblitéré avec le cachet ambulant Type I
 « BETTINGEN-/ETTELBRUCK/ F. C. / 29.7.99 6-7 M »



Afb. 44 Postkaart met spoorwegstempel Type II
 'KLEINBETTINGEN-/ETTELBRUCK/-5.11.09. 4-5 S./CONVOYAGE'

Fig. 44 Carte postale avec cachet ambulant Type II
 « KLEINBETTINGEN-/ETTELBRUCK/-5.11.09. 4-5 S./CONVOYAGE »



Afb. 45 Postwaardestuk afgestempeld met de spoorwegstempel Type II 'PÉTANGE-/21.3.22 5-6 M/ETTELBRUCK'

Fig. 45 Entier oblitéré avec le cachet ambulant Type II « PÉTANGE-/21.3.22 5-6 M/ETTELBRUCK »

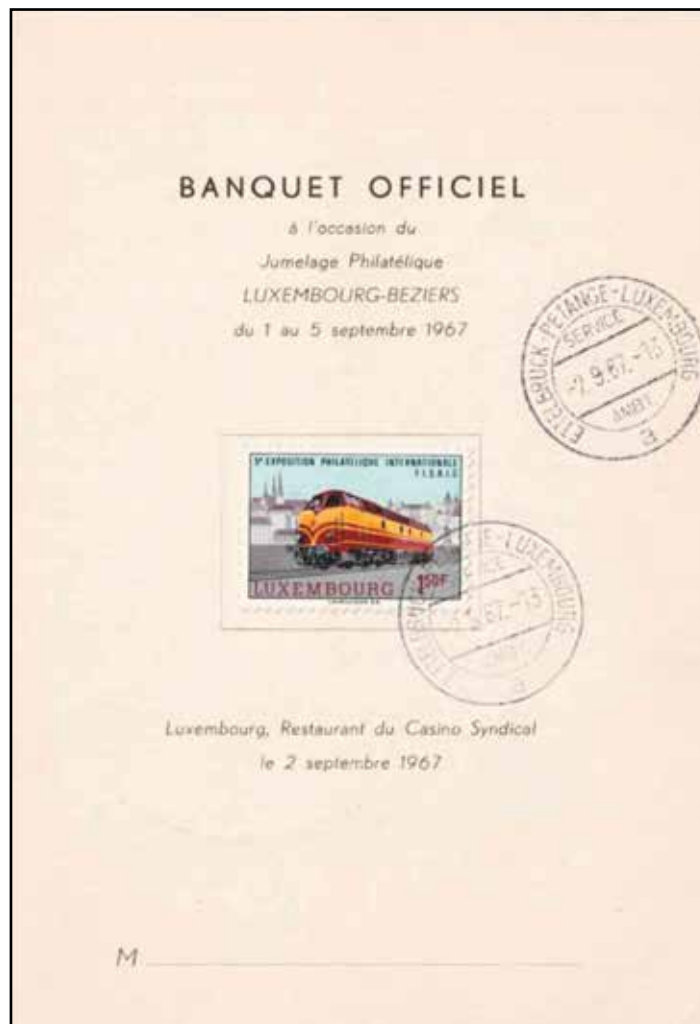
Eigenaardigheden

Particularités



Afb. 46 Zichtkaart met Belgische zegel 5 c. 'ANTWERPEN 3.IX.1928' naar Oberpallen met 'T' en Luxemburgse taks zegel 10 cent afgestempeld met de spoorwegstempel Type II 'KLEINBETTINGEN-/ETTELBRUCK/5.9.28 8-9 M'

Fig. 46 Carte postale avec timbre belge 5 c. « ANTWERPEN 3.IX.1928 » à destination d'Oberpallen avec « T » et timbre taxe luxembourgeois de 10 cent. oblitéré avec le cachet ambulant Type II « KLEINBETTINGEN-/ETTELBRUCK/5.9.28 8-9 M »



Afb. 47

'BANQUET OFFICIEL'
Jumelage Philatélique LUXEMBOURG-BEZIERS
met treinpoststempel Type III
ETTELBRUCK-PETANGE-LUXEMBOURG SERVICE/2.9.67 -13/AMBT/a

Fig. 47

« BANQUET OFFICIEL »
Jumelage Philatélique LUXEMBOURG-BEZIERS
avec cachet ambulant Type III
ETTELBRUCK-PETANGE-LUXEMBOURG SERVICE/2.9.67 -13/AMBT/a

(wordt vervolgd - à suivre)



Paul Wijnants

LA DÉSINFECTION DU COURRIER EN FRANCE ET DANS LES PAYS OCCUPÉS

Histoire, règlements, lazarets, pratiques

Guy Dutau

Uitgever-Editeur :

In eigen beheer - Publié à compte d'auteur
(ISBN 979-10-699-0033-2)

Hardcover : in kleur - en couleur

677 blz - pp

Prijs - Prix : € 85 (+ verzending - envoi)

Oplage - Tirage : 225 ex.

Info : guy.dutaulwanadoo.fr



Sinds de boeken *La désinfection des lettres en France et à Malte* (Carnévalé, 1960) en *Disinfected mail* (Meyer, 1962) is er geen werk meer verschenen dat de ontsmetting van de Franse post behandelt. Dit werk is ronduit monumentaal! Ondanks het feit dat het enkel de ontsmetting van de Franse post en zijn overzeese gebieden behandelt, is het toch een uitermate boeiende publicatie. Temeer door het zeer zorgvuldig en uitgebreid opzoekingswerk van dhr. Dutau. De overvloed aan dienstorders (integraal gepubliceerd) en illustraties van brieven maken dit boek tot een onmisbaar werkinstrument van al diegenen die de postgeschiedenis willen bestuderen. De historische contexten zijn een welgekomen aanvulling en een ‘verluchting’. Zij geven de lezer meer geschiedkundige duiding en inzicht in de werking van de lazaretten en de verschillende gebruikte methoden van ontsmetting. Daarom alleen al mag dit boek in geen enkele bibliotheek van een posthistoricus ontbreken.

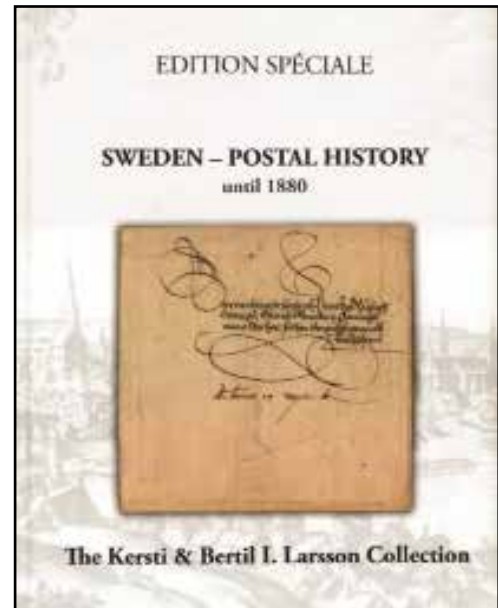
~~~~~

Depuis les livres *La désinfection des lettres en France et à Malte* (Carnévalé, 1960) et *Disinfected mail* (Meyer, 1962), aucun ouvrage n’a plus paru pour traiter de la désinfection du courrier français. Cet ouvrage est purement monumental ! Bien que seule la désinfection du courrier français et des territoires d’outre-mer soit traitée, cette publication n’en est pas moins tout à fait passionnante. D’autant plus qu’elle s’accompagne d’un travail de recherche soigneux et étendu de M. Dutau. L’abondance des Ordres de service (publiées dans leur intégralité) et d’illustrations de lettres font de ce livre un instrument de travail indispensable pour tous ceux qui veulent étudier l’histoire de la poste. Les contextes historiques sont un complément bienvenu et ils « aèrent » le livre. Ils offrent au lecteur des indications historiques et une idée du fonctionnement des lazarets et des différentes méthodes de désinfection utilisées. C’est pourquoi ce livre ne doit absolument pas manquer dans la bibliothèque d’un historien de la poste.

**SWEDEN – POSTAL HISTORY  
until 1880**

**The Kersti & Bertil I. Larsson Collection**

Uitgever-Editeur : Global Philatelic Network  
(ISSN 2509-3010)  
Hardcover, in kleur - Relié, en couleur  
170 blz-pp  
Prijs-Prix € 69 (+ verzending - envoi)  
Info: info@heinrich-koehler.de



Van klassiek Zweden is er zo wie zo geen groot aanbod aan literatuur. Dit boek, eigenlijk de bekroonde Larsson verzameling geeft een zeer goed overzicht van de Zweedse postgeschiedenis en de diverse soorten post/brieven. Alle typen post, gaande van lokaalpost, kerkelijke en militaire post tot en met ontsmette post worden uitvoerig behandeld en beschreven. De auteurs hebben de diverse interessante brieven voorzien van de nodige en zeer uitgebreide posthistorische contexten zodat het eigenlijk veel meer is dan louter een ‘kopij’ van een verzameling.

Voor de Scandinavië liefhebbers, maar ook liefhebbers van postgeschiedenis, is dit een niet te missen naslagwerk, een absolute *must have*.

~ ~ ~ ~ ~

La Suède, classique, n’offre pas énormément en matière de littérature. Ce livre, en fait la collection Larsson, qui a été primée, donne une très bonne vue d’ensemble de l’histoire postale suédoise et des divers types de courriers/lettres. Tous les types de correspondance, du courrier local, ecclésiastique et militaire au courrier désinfecté sont traités et décrits en détail. Les auteurs ont accompagné les diverses et intéressantes lettres des contextes nécessaires et très étendus de l’histoire postale, offrant ainsi bien plus qu’une simple « copie » d’une collection.

Pour les amateurs de Scandinavie mais aussi pour les amateurs d’histoire postale, c’est un ouvrage de référence à ne pas manquer.

## **Royal Philatelic Society London, 22.06.2017**

### **Patrick Maselis' acceptance speech as new President**



Dear Fellows and Members, dear Guests,

First of all, I will like to thank Frank Walton who has been an outstanding President of our Society. Thank you Frank, I will try to follow in your footsteps but it won't be easy. I also have a present for you. Because of the heat wave, I could not bring chocolate this time, but the present I will give you is one you were asking for for months... the photo album of the President's Dinner.

Second I would like to thank my wife Siska because during the last four years, according to her, I have been more often in London than at home.

Third, thank you so much all of you, Fellows and Members for giving me this unique opportunity to lead the greatest Philatelic Society in the world for the coming two years. Fortunately, and unlike Mr Trump, I do not have to make the Society great again, because it is already great. Although I don't like the word historic, so I will call today 'a very special day'. I am ELECTED, so I won the elections in a country where over the last three years no one won an election; neither Theresa Mayday, nor Jeremy Contwin nor David Came and Run succeeded in winning an election. Furthermore, it is a very special day because you elected the first non-UK president and the first non-English native speaker to lead the Society. Fortunately, I know that this decision was absolutely not controversial, and that none of you ever doubted about the wisdom of this decision. After all, the Society has now far more Members overseas than in the UK.

Dear friends, there are a few things you need to know about me. First of all, I have never ever actively nor passively pursued the Presidency of the Royal. It was never on my mind, I never dreamt of it and I never had nightmares about it. On the contrary, the day Brian Trotter asked me to consider being invited to become the Vice-President I was totally surprised. It was absolutely unexpected. So, the only thing you can blame me for is that I said YES. And so, from today on you will have to live with a Belgian President. I think this new situation will have three advantages :

First, more chocolate and less pies in the year to come with the exception of course of chocolate pies.

Second, more beer.

And third, even more friendship from the Belgians. Belgians love the UK because the UK is the only neighbouring country that never occupied or colonized brave little Belgium. Although in the 19th and early 20th century colonization was not unheard of in Britain, you never looked at Belgium. Therefore, when people ask me to describe the extent of the British Empire at its apogee, I tell them that, as a rule of thumb, it is basically the whole world minus Belgium.

Are there any disadvantages to having a Belgian President, or is this a rhetorical question ? Well there might be a few problems...

First Brussels... Although I'm Flemish and the Flemish people in general dislike Brussels as much as many of you, I have to admit that I will always come to the Royal on the train from Brussels. But every cloud has a silver lining, for those who wish I can bring with me in winter fresh Brussels sprouts.

Second the language. You will have to live with my Belgian accent. But after having coped with Frank Walton's accent from the Far North of England, I think you will survive mine too. And for those who fear that the Thursday meetings will be in French or German, don't worry I do not intend to hold still some English meetings in between.

Third the humour. British humour is the best in the world. You will have to miss it for two years because Belgians are little and brave, but have no sense of humour at all.

And to end a few words about my programme.

First, this Society is a 100% British Institution. All overseas Members love it because it is so British. I would call it a unique capacity of preserving traditions while embracing the latest technologies and developments. No other nation can do that. I will do my utmost best to keep this Society as British as can be.

Regarding the meetings I will invite more overseas Members and preferably groups instead of individual exhibitors or speakers.

And finally, philately is the hobby of everyone and should therefore be affordable for everyone. I will be the strongest opponent to raise membership fees too much. I want to keep everyone on board, and hope that the Society will keep growing the way it did.

Thank you very much.

Best wishes.

Patrick V M J Maselis RDP FRPSL

President



*Change of command  
Frank Walton (right) and Patrick Maselis (left)*

Belgian delegation :

André Bollen, Mark Bottu, Guy Coutant, Hubert De Belder, Leo De Clercq, Albert Luyts,  
Vincent Schouberechts and Pol Wijnants

## Nieuws van de ABA - Nouvelles de l'ABA



### **Henk Slabbinck Voorzitter – Président**

Nu de Academie regelmatig over enkele lijnen mag beschikken in *Le Philatéliste Belge* wil ik er graag gebruik van maken om enkele diverse punten aan te raken die belang kunnen hebben voor een goede beleving van onze hobby! Zoals steeds kan u alle details over onze samenkomsten terug vinden op onze website ( [www.academiebelgium.be](http://www.academiebelgium.be) ).

Het voorbije kwartaal was ongetwijfeld uniek en bijzonder. Uniek, omdat het de eerste keer is dat een niet-Brit een van de meest prestigieuze verzamelaarsclubs gaat leiden, wat zeer grote en internationale mogelijkheden opent voor haar leden. Bravo en succes gewenst aan Patrick Maselis! Bijzonder, omdat de tentoonstelling in Ekeren heeft aangetoond dat er nieuwe goede verzamelaars naar voren treden en de kwaliteit van de getoonde verzamelingen op goed niveau blijft en ook nieuwe aspecten belicht. Graag zullen de ABA leden dit verder volgen om jong potentieel te steunen en te helpen.

Deze herfst en winter zal ABA het meer formele deel van haar activiteiten afwerken, waaronder de aanstelling van nieuwe leden. Tenslotte zullen we ook nieuwe filatelistische domeinen verkennen wanneer twee Franse top verzamelaars ons zullen spreken over de TAAF (*Terres Antarctiques et Australes Françaises*) waar... ook palmbomen groeien.

Meer daarover later, maar nu gaan we eerst nog voor een goeie, rustige zomer !

~ ~ ~ ~ ~

Comme l'ABA a reçu la possibilité de faire à chaque fois une brève communication dans *Le Philatéliste Belge* j'en profite pour parler de quelques points qui peuvent être importants pour encore mieux vivre notre hobby. Vous pouvez aussi toujours suivre nos travaux sur notre site web ( [www.academiebelgium.be](http://www.academiebelgium.be) ).

Le trimestre passé a sans doute été en même temps unique et spécial. Unique, parce que pour la première fois un non-Britannique a été élu pour diriger une des associations les plus prestigieuses, ce qui ouvre d'avantage des possibilités internationales pour ses membres. Bon vent donc à Patrick Maselis et bravo ! Spécial, car l'exposition à Ekeren a démontré que des nouveaux et bons collectionneurs se profilent et que les collections présentées non seulement restent de très bon niveau mais illustrent aussi de nouveaux domaines. Ce sera avec plaisir que les membres de notre ABA suivront ce jeune potentiel et lui proposeront aide et soutien.

Durant cet automne et hiver notre Académie se chargera de finaliser quelques projets administratifs dont l'élection de nouveaux membres et, d'autre part, elle fera connaissance avec les TAAF (Terres Antarctiques et Australes Françaises) à travers une conférence qui sera présentée par deux éminents philatélistes Français. Mais passons d'abord un bel et agréable été !



## Société Philatélique Belge

Réunion du 18 juin 2017 - Vergadering van 18 juni 2017  
Roeselare, Kaaistraat 19

La réunion qui s'est déroulée en juin dernier a tenu toutes ses promesses. La première partie de la réunion a été consacrée à l'exposition et à la description par chaque membre des documents sur le thème des « Déboursés ». L'assistance n'a certainement pas été déçue par la qualité et la rareté des pièces montrées à cette occasion. Afin de conserver une trace de cette exposition, il a été décidé de réunir dans *Le Philatéliste Belge* une sélection des pièces montrées et d'y inclure les textes postaux s'y référant. La deuxième partie de la journée a été consacrée à deux conférences, l'une donnée par notre invité Nick Martin. Il montra une sélection de marques de « Déboursés » la plupart datant de la période d'occupation française de la Belgique entre 1794 et 1815. Des exemples des bureaux d'ANVERS, BRUXELLES, GAND et LIÈGE illustrant différentes raisons d'emploi furent montrés tout comme une marque manuscrite émanant du bureau de MONS. Ils ont été suivis par des exemples du bureau d'ANVERS pour la période hollandaise en un exemple de la marque ovale de 1844 sur une lettre dirigée par erreur sur ANVERS et redirigée vers BOOM. L'autre était la continuation de l'exposé fait lors de notre réunion précédente par notre secrétaire, Vincent Schouberechts, sur des aspects méconnus de la vie de Philippe de Ferrari. Il y a été exposé entre autres les raisons pour lesquelles le « Roi des Philatélistes » avait des convictions en faveur de l'Allemagne et l'Autriche et a dû à la veille de la première guerre mondiale s'exiler en Suisse n'emportant avec lui qu'une fraction de ses collections.

~~~~~

Op de vergadering van juni jongstleden werden alle beloften ingelost. Het eerste deel van de vergadering werd gewijd aan de tentoonstelling en aan de omschrijving door de leden van documenten over de 'Déboursés'. De aanwezigen waren opgetogen over de kwaliteit en de zeldzaamheid van de getoonde stukken. Om een spoor van deze tentoonstelling te bewaren, werd besloten een selectie uit de getoonde stukken in *Le Philatéliste Belge* te verzamelen en er de bijhorende postteksten bij te voegen. Tijdens het tweede deel van de vergadering werden twee toespraken gehouden. Onze genodigde, Nick Martin, had het over de postmerken 'Déboursés' en toonde ons een selectie uit zijn verzameling. De meeste dateren uit de periode van de Franse bezetting in België tussen 1794 en 1815. De getoonde voorbeelden uit de kantoren van ANTWERPEN, BRUSSEL, GENT en LUIK illustreren de diverse redenen waarom deze postmerken werden gebruikt. Verder zagen we een handgeschreven postmerk afkomstig uit het kantoor van MONS. Hij toonde ook exemplaren uit het kantoor van ANTWERPEN uit de Nederlandse periode en een voorbeeld van het ovale postmerk van 1844 op een brief die per vergissing naar ANTWERPEN werd gestuurd en doorgestuurd naar BOOM. Daarna zette Vincent Schouberechts, secretaris van onze vereniging, zijn toespraak van de vorige vergadering over de onbekende aspecten uit het leven van Philippe de Ferrari voort. Hij legde onder meer uit waarom de 'Koning der Filatelisten' sympathieën had voor Duitsland en Oostenrijk, aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog naar Zwitserland moest uitwijken en slechts een klein deel van zijn verzamelingen kon meenemen.



Yves VERTOMMEN en / et Leo DECLERCQ
in actie / en action...