FLASH
BULLETIN MENSUEL

Royal Club Philatélique Brainois

**Septembre**
**2020 – 552**
Tirage : 60 exemplaires

**Nos réunions ne pourront reprendre qu'avec les décisions communales**
**Probablement le 20 septembre et 4 octobre.**

## Sommaire

Page 1 - En direct du Secrétariat
2 – Agenda & petite annonce
3 – Le saviez-vous La Poste en Brabant Wallon.
4 – Le timbre et les transports
12 – Qui fait quoi ...

## En direct du Secrétariat

**Vers la reprise tant attendue de nos réunions philatéliques !**

Au moment où j'écris ce billet, les chiffres de la pandémie Covid-19 restent très préoccupants et la crainte d'une seconde vague est bien réelle. Cependant, après plusieurs mois d'inactivité forcée, une nouvelle saison semble s'annoncer pour notre club et je vous la souhaite fructueuse. Rappelons que le port du masque dans nos réunions sera obligatoire jusqu'à nouvel ordre. Evitons également les contacts trop rapprochés.

Vous avez pu découvrir le tableau « Qui fait quoi » dans le Flash précédent. C'est un premier pas dans la bonne direction et de nombreux membres doivent encore nous communiquer leurs centres d'intérêt.

Si vous souhaitez publier une petite annonce de recherche philatélique ou d'offre de vente, vous pouvez bien sûr la faire paraître dans le Flash, mais aussi sur une page ad hoc dans notre site Internet.

Je me réjouis de vous revoir prochainement.

A bientôt.

Jacques Van Wylick, secrétaire-adjoint

## AGENDA

Petite annonce

Offre spéciale : Très importante collection EUROPA (**) de 1956 à 2000 inclus + précurseurs : blocs feuillet & Conseil de l'Europe, pays du nord et commémoratifs du conseil de l'Europe du Bénélux, des pays de l'entente balkanique, de l'OTAN, du sport européen football UEFA dans 7 albums DAVO.

Cote : 13500 €: prix demandé : 1200 €

Contact : membre 1313 lors des réunions dominicales ou par téléphone 02 / 384 82 64 ou 0474 / 349 730.

▫ ▫ ▫ ▫ ▫ ▫ ▫

Enfin, nous profitons de ce courrier pour vous communiquer un message reçu de bpost11 juin :

*« vous l'avez appris entretemps, les préventes prévues au printemps, y compris celle de juin, n'ont pas pu avoir lieu. Comme vous, le contact avec tous ceux dont le cœur bat pour la philatélie nous manque.*

*Nous souhaitons donc organiser malgré tout quelque chose de spécial aux alentours de la date d'émission de juin.Nous tenons dès lors à vous informer, vous, votre club et tous les philatélistes, d'une* ***offre spéciale qui sera uniquement disponible via l'eShop de bpost****.*

*Les émissions du 15 juin 2020, à savoir les Places de la ville de Liège, Anciennes routes postales, Plus vite, plus haut, plus fort, et Le ballon qui rassemble seront proposées via l'eShop dans un pack pourvu d'une* ***oblitération spéciale à la date du15 juin '20,*** *basée sur le 'B' qui figure en couverture du livret de collection de 2020.*

*Ce pack en tirage limité sera disponible* ***du 15 juin au 30 juin 2020 inclus*** *(jusqu'à épuisement des stocks). Soyez donc rapide ! Le prix s'élève à 35,70 euros, ce qui correspond à celui des 4 feuillets neufs. Vous pouvez passer commande via le lien suivant :https://eshop.bpost.be/fr/philately/de-actualiteit*

*N'oubliez pas non plus d'informer tous les membres de votre club au sujet de cette offre !*

*Nous espérons vous revoir très bientôt à l'occasion d'un prochain événement philatélique.*

▫ ▫ ▫ ▫ ▫ ▫ ▫

**NB : responsabilité**

Chaque auteur reste responsable du contenu de son article.

LE SAVIEZ-VOUS

## *La Poste en Brabant Wallon. (Rectification)*

*(Extrait du «de l'écolier » de Serge Acacia)*

*La Province du Brabant Wallon a vu le jour le 1er janvier 1995. Sa superficie est de 1090 km² et comptait 336.505 habitants et est composée de 27 communes. La Belgique, Etat fédéral, comporte ainsi dix provinces.*

*Le relevé qui suit n'est qu'un travail de compilation, dans la configuration de la nouvelle province, des bureaux de poste à pa rtir du 1er juillet 1849 pour les oblitérations à numéros.*

*A côté du nom du bureau qui a été doté d'un numéro il est indiqué :*

- *P pour un numéro de perception (barres horizontales)*
- *D pour un numéro de distribution (barres verticales)*
- *LP pour un numéro dans un losange de points.*

| | | |
|---|---|---|
| *Braine-l'Alleud* | *D 70* | *LP 52* |
| *Braine-le-Château* | *-* | *LP 429* |
| *Court-Saint-Etienne* | *D 46* | *LP 88* |
| *Genappe* | *D 48* | *LP 145* |
| *Grez-Doiceau* | *D 74* | *LP 156* |
| *Hamme Mille* | *D 64* | *LP 166* |
| *Jauche* | *D 113* | *LP 195* |
| *Jodoigne* | *P 66* | *LP 198* |
| *La Hulpe* | *D 101* | *LP 203* |
| *Marbaix* | *D 33* | *LP 235* |
| *Mont-Saint-Guibert* | *P 198* | *LP 253* |
| *Nil-Saint-Vincent* | *D 40* | *Transfert à Mont-St-Guibert* |
| *Nivelles* | *P 89* | *LP 272* |
| *Ottignies* | *D 74* | *P 168 LP 284* |
| *Perwez* | *P 95* | *LP 294* |
| *Saintes* | *-* | *LP 419* |
| *Tubise / ze* | *P 121* | *LP 366* |
| *Villers-la-Ville* | *-* | *LP 381* |
| *Waterloo* | *D 58* | *LP 392* |
| *Wavre* | *P 130* | *LP 393* |

*Sources :*

- *Brabant Wallon Nouvelle Province*
- *Catalogue officiel des Timbres-Poste*
- *Documentation personnelle.*

LE SAVIEZ-VOUS

## Le timbre et les transports

L'histoire du timbre-poste est étroitement liée à celle des moyens de transport. Les services postaux, mettant à profit les progrès constants de la technique et l'extension ininterrompue des réseaux de communication, les ont successivement utilisés au cours de leur développement pour acheminer le courrier.

Les messagers du XVe siècle se déplaçaient à pied.

Les enveloppes timbrées, après avoir pour toujours relégué dans le passé l'usage des anciens cachets d'oblitération, des inscriptions manuscrites, etc. (qui constituent aujourd'hui autant de documents postaux très recherchés par les collectionneurs spécialisés), furent transportées par diligence, par train, par aérostat, par dirigeable, par avion et même par fusée.

Nous nous proposons d'évoquer, dès maintenant, ces divers moyens de transport.

***L'époque de la diligence***

Lorsque les premiers timbres firent leur apparition en Grande-Bretagne, le service postal était en général assuré par des diligences ou des voitures légères tirées par des chevaux. Le nombre de ces véhicules s'était considérablement accru à la suite de l'amélioration de l'état des routes, due à l'adoption d'un revêtement nouveau, efficace et économique, réalisé par l'ingénieur écossais John Loudon McAdam, dont le nom devait rester attaché à cette invention.

Les voitures légères à quatre roues transportant les sacs de courrier étaient attelées à un ou deux chevaux. En revanche, les diligences anglaises typiques, dont le modèle fut souvent imité dans d'autres pays, étaient tirées par un attelage de quatre chevaux, capable de couvrir rapidement de longues distances.

On utilisait soit la diligence normale, qui assurait régulièrement le transport de nombreux passagers, soit la malle-poste, qui acheminait le courrier avec un seul passager et qui pouvait atteindre la vitesse de 10 miles à l'heure (environs 16 km/h).

Citons encore les grosses diligences américaines à six chevaux et les troïkas russes, extrêmement rapides, avec leur attelage caractéristique de trois chevaux.

En Allemagne, on vit apparaître, à une certaine époque, des véhicules particulièrement originaux, tirés par deux chiens-loups ; mais ces derniers furent bientôt réquisitionnés par la police.

***Apparition des trains à vapeur***

L'invention du chemin de fer marqua une étape décisive dans l'histoire des transports et des services postaux. La vapeur fut utilisée dès le début pour actionner des pompes, des moulins, ou des machines d'imprimerie, mais son application à la propulsion des véhicules sur roues fut assez tardive.

En 1814, Georges Stephenson construisit une première locomotive destinée à tirer des wagonnets de mine. C'est en 1825, cependant, que le premier train de voyageurs fut mis en circulation sur la ligne Stockton-Darlington. Lors du trajet d'inauguration, il transporta plusieurs centaines de personnes, réparties entre l'unique wagon réservé aux passagers et les tenders à charbon.

Au cours des années suivantes, plusieurs autres lignes de chemin de fer entrèrent en service dans divers pays, en Belgique, les lignes Bruxelles-Malines (1835) et Malines-Anvers (1836). A cette époque, le courrier était enfermé dans des caisses, confiées à la garde du mécanicien et déposées dans le tender à côté du charbon.

Naturellement, le service postal par diligence subsista longtemps dans les nombreuses régions non desservies par le chemin de fer, il disparut progressivement au fur et à mesure de l'extension de ce dernier. En 1848, il existait déjà de véritables wagons postaux exclusivement réservés au transport du courrier et qui permettaient de trier la correspondance au cours du voyage.

Le fameux Transsibérien entra en service en 1900. Trois ans plus tard, il fut ouvert au trafic postal international. Grâce à lui, une lettre pouvait parcourir la distance Paris-Shanghai en dix-sept jours, au lieu des trente-trois jours nécessaires par voie maritime à l'époque.

Parallèlement aux progrès du chemin de fer, on vit apparaître des véhicules actionnés par des moteurs à explosion, économiques et efficaces. Les communications avec les localités non desservies par le chemin de fer devinrent dès lors de plus en plus faciles et rapides.

L'air comprimé connut d'intéressantes applications dans le domaine postal. En 1854, on inaugura à Londres, entre le North Western District Office et la gare d'Euston, une liaison postale réalisée au moyen de tuyaux souterrains dans lesquels de petits cylindres métalliques contenant un message pouvait circuler, grâce à la pression de l'air. En France, l'expérience du « pneumatique » couronnée de succès, connut un développement rapide et ouvrit un nouveau chapitre dans l'histoire postale.

Dans tous les pays et à toutes les époques de l'histoire moderne, la nécessité de satisfaire les besoins de communication et d'échange entre les hommes a suscité la création de services postaux efficaces, même lorsqu'il a fallu adapter les méthodes de transport du courrier à des conditions géographiques ou climatiques défavorables. Ainsi dans des régions froides, couvertes de neige pendant une bonne partie de l'année et non desservies par des lignes ferroviaires, on a eu recours à des traîneaux tirés par des chiens ou des rennes. Dans les régions montagneuses, accessibles par des sentiers escarpés et malaisés, on a employé des ânes et des mulets, grimpeurs infatigables.

Jusqu'à une date récente, on a beaucoup utilisé la bicyclette pour assurer la distribution du courrier à la campagne. Avant l'apparition du chemin de fer, des services postaux réguliers furent mis en place sur l'ensemble de l'immense territoire américain, y compris dans les régions désertiques, les montagnes Rocheuses et, les territoires occupés par les Indiens ou infestés de bandits. La plus célèbre organisation postale de cette époque, la Pony Express Company, créée en 1860 par un certain major Russel, les lettres acheminées du Missouri vers la Californie affranchies avec des timbres-poste spéciaux représentant un cavalier au galop.

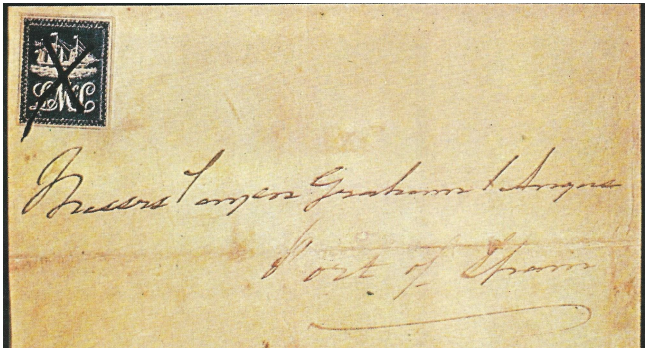
Aujourd'hui, les employés chargés de la distribution du courrier à domicile se déplacent à pied, à vélomoteur ou en camionnette.

***Par transport maritime***

Dès la haute Antiquité, avant même que les navires ne sillonnent les mers, les hommes utilisaient les voies navigables naturelles formées par les fleuves et les lacs.

Très tôt, le courrier accompagna passagers et marchandises en bateau, d'abord de façon occasionnelle, puis de façon régulière. Ainsi, en 1666, il existait déjà deux services postaux bien organisés entre Londres et Paris, Londres et Marseille, ainsi que Londres et Madrid, étaient également reliés par un service hebdomadaire.

Lorsque les grands voiliers à deux ou trois mâts furent remplacés par des bateaux à vapeur, les échanges de courrier s'intensifièrent. La première liaison postale de ce type fut effectuée par le « Rob Roy » entre Greenock et Belfast, puis en 1821, entre Douvres et Ostende.



*Ce 5 cents bleu, portant le sigle et le dessin du « Lady McLeod », affranchissait le courrier confié à ce navire, qui assurait un service postal régulier entre Port of Spain et San Ferdinando.*

Un certain David Bryce, propriétaire d'un voilier baptisé « Lady McLeod » prit l'initiative d'assurer un service postal régulier entre Port of Spain, capitale de l'ile des Petites Antilles et la ville de San Ferdinando. Pour encaisser l'affranchissement du courrier transporté à bord de son bateau, il procéda à l'émission d'un timbre à 5 cents, ce timbre est évidemment très rare aujourd'hui.

Pendant la guerre de 1870-1871, et du siège de Paris, environs 20.000 lettres à destination de la capitale, enfermées dans des sphères de zinc connues sous le nom de « boules de Moulins », car c'est de cette ville qu'elles étaient expédiées, furent confiées au courant de la Seine.

***Par transport aérien***

Il est surprenant de constater que l'apparition de services postaux aériens précéda celle des premiers avions.

Les pigeons voyageurs, l'idée d'envoyer des messages par voie aérienne, bien avant l'époque moderne, les Arabes et les Perses utilisaient des pigeons voyageurs qui, mus par leur extraordinaire instinct et leur sens inné de l'orientation, regagnaient d'eux-mêmes leur pigeonnier d'origine avec un message attaché à la patte.

Sur ce timbre israélien, le pigeon voyageur porte la traditionnelle casquette du facteur.

Il fut aussi possible de faire parvenir des messages qu'on introduisait dans de petits tubes attachés aux plumes caudales, ainsi appelé « pigeon-grammes ».

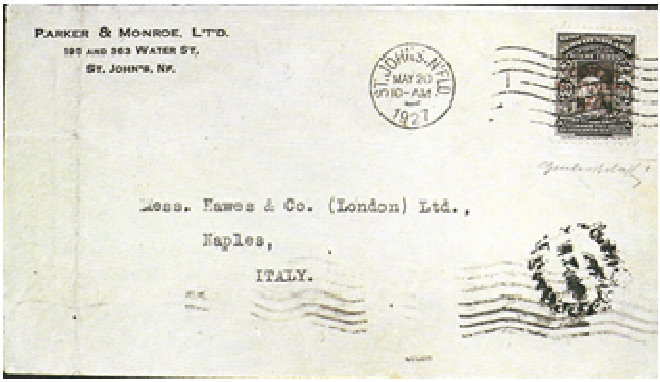
La première machine volante construite par l'homme fut l'aérostat. La véritable histoire de la conquête de l'air commença seulement en 1783. On pourrait considérer que la première liaison postale en aérostat fut réalisée en 1785 par Blanchard et Jeffries, qui traversèrent la manche avec une lettre de Georges Washington.

Cependant, les ballons libres présentaient un grave inconvénient. Soumis aux caprices du vent, il était impossible de les piloter et de les diriger vers une destination précise. Le problème fut résolu en 1900 par le comte allemand Ferdinand von Zeppelin, qui mit au point d'énormes dirigeables rigides

L'épopée des zeppelins a laissé de nombreux témoignages dans le domaine philatélique qui commémorent d'autres événements, les voyages entrepris au pôle Nord et dans les deux Amériques.

L'avion, qui fut tout d'abord le concurrent du dirigeable, finit par l'emporter définitivement. En décembre 1903, les frères Wright firent un premier vol sur un biplan muni d'un moteur à explosion.

Au cours des années suivantes, de nombreux événements aéronautiques donnèrent lieu à la mise en vente de cartes postales commémoratives portant des étiquettes et des timbres spéciaux. On peut considérer que la première liaison postale aérienne fut réalisée en 1910 par le pilote Parmalee entre Dayton et Colombus, dans l'Ohio. Le premier service postal officiel fut réellement établi dans l'Inde britannique en 1911 à l'occasion de l'émission des premiers timbres du roi Georges V. La correspondance transportée continuait à être affranchie avec des timbres-poste ordinaires. Il faudra attendre 1917 pour que les deux premiers véritables timbres de poste aérienne apparaissent en Italie.




*Aérogramme transporté en 1927 par le pilote De Pinedo, qui assurait une liaison postale régulière entre Terre-Neuve et Rome*

Le courrier acheminé par voie aérienne emprunta non seulement des avions, mais aussi des hélicoptères, des appareils télécommandés, des planeurs, des parachutes et des missiles.

*Hélicoptère belge en service postal.*

Les premières liaisons postales en hélicoptère furent établies au New Jersey en 1935. Des avions télécommandés avaient été expérimentés deux ans auparavant. Les planeurs apparurent en 1924 en Allemagne, et dans d'autres pays par la suite. Entre 1930 et 1935, des missiles postaux furent dans plusieurs pays des cargaisons postales dont l'atterrissage était assuré par un parachute. Entre 1930 et 1935, des missiles postaux furent expérimentés en Belgique et en Hollande.

*La fusée, en regard des télécommunications de l'ancienne Egypte sur un timbre émis par la Principauté de Monaco pour l'exposition philatélique internationale de Paris en 1964.*

*Les croisières transatlantiques de 1930 et nord-atlantique en 1931 haussèrent la poste aérienne italienne au rang des pionniers de l'exploitation des grandes lignes*

**Des timbres dans l'espace**

La conquête de l'espace a prodigieusement étendu le champ de l'action et de l'investigation humaine. Et le timbre, qui avait emprunté, dès sa naissance en 1840, divers moyens de transport terrestres et maritimes, et qui avait réalisé son premier voyage aérien en 1859, devint en 1969 le passager exceptionnel d'un véhicule spatial. Ainsi, parallèlement à son usage strictement fonctionnel, il ne cessa, de l'époque de Rowland Hill à nos jours, de constituer un modeste témoignage de toutes les grandes étapes de l'évolution historique et des progrès techniques réalisés par l'humanité.

Après avoir évoqué les divers moyens de transport terrestres, maritimes et aériens successivement utilisés par les services postaux, nous aborderons le domaine des véhicules spatiaux, en nous limitant aux plus importants et en accordant une attention particulière à ceux qui transportèrent des enveloppes timbrées.

Notons toutefois que, d'un point de vue philatélique, ce domaine est plus vaste qu'on ne pourrait le supposer de prime abord ; à côté des rares timbres commémoratifs qui ont servi à affranchir le courrier expédié dans l'espace par les grandes puissances directement engagées dans l'aventure astronautique, il existe de très nombreux timbres, émis par les pays les plus divers, dont les vignettes exaltent la conquête de l'espace en tant qu'événement d'intérêt mondial.

## Les premiers satellites artificiels

Le premier satellite artificiel de l'histoire, lancé le 4 octobre 1957, fut le « Spoutnik 1 »

*Quelques mois plus tard le « Luna 11 » touchait le sol lunaire.*

*C'est à bord du « Vostok 1 » que Youri Gagarine, premier être humain lancé dans l'espace.*

*L'enveloppe affranchie et oblitérée, transportée sur la Lune par « Apollo XI »*

*Armstrong descend du LEM, C'est le premier homme à marcher sur la Lune.*

❑ ❑ ❑ ❑ ❑ ❑ ❑

| Année 2020 | | ***Qui fait quoi …..*** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 9 | 53 | 1092 | 1140 | 1149 | 1175 | 1212 | 1313 | 1329 | 1332 | 1341 | 1345 | 1355 | 1358 | 1367 | 1369 | 1372 | |
| | Duhamel R. | Cloquet | Lambert C. | Lambert M. | Margetis G. | Aeck R. | François | Zwang R. | Vansaen R. | Deckers | Gillot M. | Dogne | Van Passel | Dandoy | Wotron | Van Wylich J | Javaux | |
| Afrique du Sud | | | | | | | | | | | | | | | | x | | |
| Allemagne ⊙ | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anciennes col, anglaises | | | | | | | | | | | | | | | | x | | |
| Anciennes col, française | | | | | | | | | | | | | | | x | | | |
| Andorra xx | x | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Andorre xx | x | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Antarctique théma. | x | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Australie | | | | | | | | | | | | | | | | x | | |
| Autriche xx | x | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| Autriche ⊙ | x | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Belgique xx | | | 1 | | 1 | 1 | 1 | | | | x | x | x | | | x | x | |
| Belgique ⊙ | | | | 1 | | | 1 | | | | x | | x | x | x | | | |
| Canada ⊙ | | | | | | | | | | | | | | | | x | | |
| Congo-Belge xx | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| Espagne ⊙ | | | | | | | | | | | | x | | | x | | | |
| Europa xx | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| Europa ⊙ | | | | | | | | | | | | | x | | | | | |
| Europe de l'Ouest | | | | | | | | | x | | | | | | | | | |
| France xx | | | | 1 | 1 | | | | | | x | | | | | | | |
| France ⊙ | | | | | | | | | | | x | x | x | | x | | | |
| Grande-Bretagne | | | | | 1 | | | | | | | | | | | x | | |
| Grèce ⊙ | | | | | | | | | | | | x | | | | | | |
| Grèce xx | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| Iles Anglo-Normande | | | | | | | | | | | | | | x | | | | |
| Italie ⊙ | | 1 | | | | | | | | | | | | | x | | | |
| J.O. Athlétisme | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| Luxembourg | x | | | 1 | 1 | 1 | | | | | x | | | | x | | | |
| Monde avant 1935 | | | | | | | | 1 | | | | x | | | | | | |
| Monaco | | | | | | | | | | | | | | | x | | | |
| Nouvelle Zélande | | | | | | | | | | | | | | | | x | | |
| Oiseaux de Buzin xx | x | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pays-Bas | | | | | | | | | | | x | | | | | | | |
| Portugal | x | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.F.A.Berlin xx | x | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.F.A.xx | x | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.F.A. ⊙ | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Russie | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | |
| Saint-Marin | x | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Suède | | | | | | | | | | | | | | | | x | | |
| Suisse xx | x | | | | | 1 | | | | | x | | | | | | | |
| Suisse ⊙ | | | | | | | | | | | x | | | | x | | | |
| Tchécoslovaquie | | | | | | | | | | | | | | | | | x | |
| Théma. Chats | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Théma. Ciclysme | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Théma. Localités belges | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| Théma. Musique | | | | | | | | | | | | x | | | | | | |
| Tableaux xx | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | |
| U.S.A xx | | | | | | | | | 1 | | | | | | x | | | |
| Vatican | x | 1 | | | | 1 | | | | | | | | | | | | |