

Prochaine réunion du club :

le jeudi 18 février 1993

à partir de 19h.30 en la salle du premier étage de la "Brasserie du Commerce", rue du Commerce 26 à Wavre.

Les lots de la réalisation inter-membres sont exposés à partir de 19h.30

Causerie : "Une collection thématique consacrée au bois" par Pierre Gilson, vice-président du Club philatélique de Wavre.

Distribution des nouveautés par André Clusman.

Tombola animée par Jean Deraed

Belgique : N° 973/78 ** Savants	1250 F
Belgique : N° 68 (paire) ** coin de feuille.....	860 F
Belgique : N° 2141/44 ** Culturelle 84	240 F
Belgique : N° 2193/96 ** Solidarité 85	230 F
Belgique : N° 2244/46 ** Environnement.....	180 F
Belgique : N° 2232/35 ** Solidarité 86	180 F
Belgique : N° 2318/20 ** Philatélie II.....	120 F
Belgique : N° 2312/14 ** Croix-Rouge	120 F
Belgique : N° 1677/82 ** Historique I	110 F
Belgique : N° 1627/35 ** Belgica 72	200 F
Suisse : carnet pro Juventute 1990 **	80 FF
France : N° 2007/11 **	29 FF
France : N° 2006 ** Fleurir la France	28 FF
France : N° 2012 ** 50 ans Roland Garros	25 FF
St-Marin : carnet touristique 1992 ob.....	60 BF

ASSIDUITE RECOMPENSEE

A l'issue de la réunion du mois de décembre, cinquante-deux membres du club ont totalisé au moins sept présences au cours de l'année 1992.

Elles et ils sont toutes et tous les invités au souper aux moules du samedi 6 mars prochain (voir renseignements plus loin dans ce bulletin).

Voici la liste de ces invitées et de ces invités : MMes Clusman, Haulotte, Jancart et Paquay; Melle C. Flower, MM Delmez, Otten, Hoyenbrugge, Despontin, Cuveller, Masy, Gilson, Stalens, Eggen, Corthous, Pipaert, Rowies D. Charlot, Quoitot, Haeck, Mertens J., Mertens J.P., Delwiche, Van Hoegaerden, Ver-

Hulst, Kempken, Vansever, Sleewaegen, Havrenne, Goffinet, Wyna, Clusman, Hanno, Smets, Rogister, Polspoel, Jancart, Doyen A, Deraed, Libert, Screpel, Vandebroeck, Roland, Vanden Bemden, Gleener, Maes, Choner, Dechesne, De Cro, Heylen, Stevelinck et Boeyants.

Toutes les personnes citées ci-dessus sont priées de faire connaître leur participation pour le lundi 1er mars au plus tard.

SOUPER AUX MOULES

Le traditionnel souper aux moules du club aura lieu le samedi 6 mars à partir de 19h.30 en la salle du premier étage de la "Brasserie du Commerce", rue du Commerce, 26 à Wavre.

Outre les 52 membres cités plus haut, il est bien certain que tous les membres du club peuvent participer à ce souper en compagnie de leur conjoint, compagnon ou compagne.

La participation est fixée à 725 BEF par personne. Elle comprend un apéritif, les moules marinières ou un steak frites, un flan caramel ou une mousse au chocolat et un café. Le vin est, comme chaque année, offert par le club.

Les inscriptions peuvent se faire auprès du secrétaire 010/22.25.12 ou lors de la réunion du mois de février.

PETITES ANNONCES

- Recherche timbres-poste oblitérés ayant pour sujet "Les minéraux". Anciaux, rue provinciale, 13, 1301 Bierges - Tél. 010/22.33.02
- Recherche "Journal du collectionneur" N° 1 et N° 5. Joseph Hoeyenbrugge, 10 Chée. d'Ottembourg 1300 Wavre Tél. 010/24.17.08
- Recherche articles philatéliques extraits de journaux. Pierre Vansever, rue du Ronvau, 3 à 1325 Chaumont-Gistoux Tél. 010/68.03.14 après 17h.
- Recherche timbres Hong-Kong toutes époques (*, ob. ou s/L.) et lettres Posta aérienne entre Europe et Amérique du Sud. J. Bothelin, 34, Avenue Carnot, F-21120 Is-sur-Tille.

THEORIE DE LA RELATIVITE

Nous avons lu récemment, dans deux catalogues de ventes publiques, les descriptions suivantes :

- "N° 1 obl. Norvège : 4s. obl. centrale à barres, 4 grandes marges - LUXE".
- "Norvège N 1 4s bleu, grandes marges. T.B."

D'après les photos (en réduction, contrairement aux estimations), les marges réelles varient entre 0,8 et 2,2 mm. Or il se fait que l'imprimeur-créateur norvégien avait prévu les coups de ciseaux hésitants des premiers utilisateurs en laissant un espace de 3 mm entre les colonnes et de 3,5 mm entre les rangées.

Muni de ces précieux renseignements, nous constatons que ces timbres "luxueux" ont 3 de leurs 4 marges inférieures à la moitié de l'espace entre timbres; ils sont donc quelconques. Il est certain que les négociants ne peuvent tout connaître et que le collectionneur averti ne se laisse pas abuser par leurs dithyrambes. Il n'empêche, il y aura de toute façon des déçus. Soit le vendeur et le marchand, si le lot n'est pas vendu (dans le cas où l'estimation conditionne le prix de départ) ou s'il réalise un prix largement inférieur à l'estimation, soit l'acheteur, s'il se documente par la suite, se rendant compte que le surpris n'était pas justifié.

Mais qu'est-ce qui a pu faire penser aux organisateurs des ventes qu'ils avaient affaire à des exemplaires exceptionnels ?

Observez bien nos "médaillons" et vous constaterez que les intervalles entre les timbres ne dépassent guère le millimètre. Il est donc impossible d'obtenir des marges aussi importantes que pour le 4 skilling bleu sans entamer les voisins.

Il est dès lors relativement plus difficile d'obtenir un médaillon bien margé puisque cela nécessite 4 coups de ciseaux adroits. Par contre, on rencontre régulièrement des médaillons présentant plusieurs voisins alors que, pour le 4 skilling bleu, la présence d'un voisin est très rare.

Conclusions évidente : documentons-nous pour éviter de trop grosses déceptions.

F. Kinard.

ASSEMBLEE GENERALE

Le jeudi 17 décembre, l'assemblée générale du club philatélique de Wavre s'est tenue au local déjà devenu habituel : "La Brasserie du Commerce", rue du Commerce à Wavre.

Le président Hubert Havrenne rappela les quelques temps forts de l'année 1992 et surtout la Journée d'échanges du mois d'octobre.

Le trésorier Joseph Hoeyenbrugge donna connaissance de l'état des finances du club qui se présente comme suit :

RECETTES		DEPENSES	
Solde exercice 1991	268.468	Secrétariat	
Ventes	41.864	Bulletin	10.400
Tombola	28.250	T.P./Etiquettes	9.805
Cotisations	11.750	Tombola	20.205
Subsides Pro-Post 1.500		Divers	25.516
Adm. Cle 3.750	5.250	Loupes	15.619
Publicité	4.240	Boissons A.G.	5.000
Journée d'échanges	58.282	Cotis. Cercles	
Soupers	44.900	Fédér. + Résid.	1.700
Int. CD Bque De Bienne	9.252	Locat. salle	6.500
Int. et Cions C. Nouveaut.	12.031	Réunion comité	880
Int. et Cions CD Riga	7.278	Journée d'échanges	34.911
		Affiches pour 1993 à 95	19.637
		Soupers	87.055
		Avoirs du club	274.542
	491.565		491.565
<u>BILAN</u>			
		DEBIT	
CREDIT		Secrétariat	20.205
Ventes	41.864	Divers	27.999
Cotizat. 92/93	10.050	Affiches (93 à 95)	19.637 *
Tombola	2.734	Soupers	42.155
Subsides	5.250		
Publicité	4.240	Bénéfice année 1992	6.074 *
Journée d'échanges	23.371		
Int. et Cions CD	28.561		
	116.070		116.070
Avoirs du club			
Compte Riga	75.153		
Cpte Bque De Bienne	188.852		
Caisse (Monnaies)	10.537		
	274.542		

* Bénéfice réel : 19637 + 6.074 = 25.711

LE PONY EXPRESS

Pierre Vansever, vérificateur aux comptes, certifia la bonne tenue et l'exactitude de ceux-ci.

Ces comptes étant présentés par Joseph Hoeyenbrugge pour la dernière fois, étant donné qu'il a présenté sa démission à fin 1992, le président tint à lui offrir au nom de tous les membres du cercle, une caisse de bouteilles de vin.

Deux vérificateurs aux comptes furent nommés pour 1993 : Auguste Despontin et Michel Quoitot.

Daniel Eggen, Alain Pipart et votre serviteur étaient sortants et rééligibles. Aucune candidature n'ayant été déposée, ils ont été reconduits dans leurs fonctions pour un terme de deux ans.

Pour remplacer Joseph Hoeyenbrugge, appel aux candidatures avait été lancé. Comme seul Arthur Delmez s'est présenté, il a été immédiatement installé en tant que trésorier au sein du comité.

Les finances du club étant particulièrement saines, suivant la tradition, une tournée générale fut offerte à tous les membres présents.

Guy Otten

Cow-boys et indiens tenaient une grande place dans nos rêves d'enfants. Mais outre les Buffalo Bill et autre Sitting Bull, certains héros s'illustrèrent dans un tout autre domaine que l'exploit guerrier et entrèrent dans la légende de l'ouest américain.

Ceux du "pony express" (une organisation de transport du courrier) en sont un bel exemple.

Le cavalier solitaire conduisait sa monture à bride abattue. Après avoir traversé le désert aride et ayant abordé la grande plaine herbeuse, il poursuivait sa route. Bientôt, à un demi-mile, au sommet d'une crête rocheuse et basse, il vit s'élever la silhouette d'un indien dressé sur son mustang. Peu après, une vingtaine de ses congénères se déployèrent sur la crête aux fins bien évidentes de lui barrer le passage.

"Les Paiutes" se dit le cowboy, "je ne peux les contourner, il faut passer au milieu". Il aurait pu faire demi-tour, car sa jument pouvait rivaliser de vitesse avec les mustangs des indiens. Mais il avait une mission à remplir. Aussi, après avoir vérifié ses pistolets, il fonça. Visant calmement lorsqu'il fut à portée, il abattit les deux Paiutes les plus proches. Quand il traversa leur ligne, il se retourna et continua à tirer avant de distancer ses poursuivants...

Moins d'une heure plus tard, le cavalier arrêta sa monture écumante devant le relais de poste de Dry Creak, dont les gardiens sortirent alertés par le bruit des sabots de son cheval.

De la main il désigna deux sacoches pendues à sa selle et ne prononça qu'un mot : "courrier", puis il s'écroula mort sur le sol. "Seigneur" s'écria l'un des gardiens, "ce pauvre Joe a au moins une douzaine de flèches dans le corps". Mais déjà un autre cowboy s'élançait sur la piste de l'ouest après avoir enfourché une jument fraîche et piaffante.

Ceci n'est qu'un des nombreux épisodes qui illustrent le fanatisme et l'héroïsme avec lesquels ces "facteurs" remplissaient leur mission, librement acceptée, car ils connaissaient les dangers avant de s'engager.

Ce sont eux qui firent la gloire du Pony Express qui, pourtant, ne vécut que dix-neuf mois : d'avril 1860 à octobre 1861.

Le personnel du Pony Express, outre les gardiens et les palefreniers attachés aux divers relais, n'était composé que d'une centaine de cavaliers qui avaient à leur disposition un peu plus de cinq cents chevaux. Le courrier était transporté de relais en relais sur trois mille deux cents kilomètres, reliant St-Joseph, dans le Missouri, à Sacramento, en Californie.

Dans les premiers jours de 1860, un jeune cocher de diligence, nommé Sawed off Cumbo, fut abordé dans un bar par un homme d'affaires de San Francisco qui lui déclara : "J'ai entendu dire que vous aimiez monter à cheval". L'homme d'affaires, aux allures de gentleman était un des agents de la Compagnie Russels Majors and Waddel, en quête de cavaliers émérites et, en plus, excellents tireurs, avec lesquels la dite compagnie comptait organiser la "Horse Express", destinée au transport du courrier de New-York à San Francisco en dix jours. Peu après une équipe était réunie dans laquelle les sujets les plus calmes se nommaient Bronco Charlie, Randal coup de fouet et Cyclone Thompson.

En même temps, la société faisait l'acquisition des plus beaux chevaux connus dans l'Ouest, payant jusqu'à deux cents dollars par tête (le prix normal étant de cinquante dollars en moyenne). Des relais furent établis tout au long de la piste, tantôt dans des cabanes en rondins, tantôt dans des cavernes à flanc de montagne. Bon nombre de ces relais portent des noms évocateurs : Fort Kearney, Fort Laramie, Fort Bridger, Carson City, etc...

Le 3 avril 1860, les Etats-Unis étaient en effervescence. Ce jour-là, en effet, le Pony Express devait pour la première fois enlever le courrier à Saint-Joseph et le délivrer, dix jours plus tard, à San Francisco. Primitivement appelé "Horse Express", il avait été rebaptisé sous le nom de "Pony Express", car le cheval utilisé était le poney. Le poney n'est pas un poney, comme pourrait le faire croire le nom français, mais bien un petit cheval sauvage vivant dans le Sud-Ouest de l'Amérique du Nord.

Il faut dire également que la Compagnie, qui avait englouti une énorme fortune dans cette entreprise, n'avait reçu aucune aide des Postes officielles, le Postmaster General estimant qu'il fallait d'abord qu'elle fasse ses preuves. Aussi, les paris allaient bon train : le courrier passerait-il ou ne passerait-il pas ?

Le premier parcours, évidemment, ne fut pas sans histoire.

- Bill Richardson, que le sort avait désigné pour avoir l'honneur de parcourir le premier relais vers l'Ouest, arpentait nerveusement la gare de St-Joseph, car le train qui devait apporter le courrier avait deux heures de retard. Aussi, dès son arrivée, sans attendre les discours officiels, Bill bondit sur le paquet de lettres qu'il enfourna dans ses sacoches spéciales et sauta sur son cheval. Il était déjà loin de la ville lorsque l'orateur commença : "Mesdames et Messieurs, ..."

Moins d'une heure après, Bill arriva au premier relais, à plus de vingt miles (trente deux kilomètres), où l'attendait le gardien tenant à la main un cheval frais et sellé. "D'où arrives-tu avec deux heures de retard ?" dit-il au cavalier. Mais celui-ci ayant sauté d'un cheval sur l'autre sans attendre, repartait en lui répondant "...t'expliquerai plus tard, pas le temps". Après avoir encore parcouru quatre-vingts miles (cent trente deux kilomètres) au grand galop, épuisé cinq à six chevaux, ce n'est qu'avec une heure de retard qu'il passa les sacoches de courrier à Bob Rising, qui prenait sa suite.

Du côté de la Californie, le premier départ fut plus normal, du moins au début.

- Après la cérémonie, Hank Hamilton, premier cavalier à s'élancer vers l'Est, accomplit la première étape en bateau jusqu'à Sacramento. Mais à peine accosté, Hank débarqua à cheval et il était déjà loin lorsque la sirène du bateau le salua pour lui souhaiter bonne chance. Il arriva sans encombre à Placerville, avec une demi-heure d'avance, où l'attendait Warren Upson son remplaçant.

Ce dernier avait devant lui la partie la plus difficile des trois mille deux cents kilomètres de la piste : il lui fallait franchir le terrible "Johnson Pass" où, à cette époque de l'année, des congères de quinze mètres de haut étaient signalées. Malgré les avis défavorables, il se mit en route sans hésiter.

Après une chevauchée rendue difficile par la neige et le blizzard, il arrivait en vue du col lorsqu'il vit se déclencher une avalanche formidable et quelques tonnes de neige et de glace vinrent obstruer le passage. "Tant pis", se dit Hank, "je passerai par la montagne". Et après maints efforts obstinés et éreintants il arriva au sommet.

Là, il lâcha la bride de son cheval qui, d'un sabot sûr, l'amena à la piste. Au premier relais rencontré, la bête dut prendre un repos bien mérité. Le cavalier avait encore cent trente cinq kilomètres à parcourir et à changer cinq fois de monture avant d'arriver à Carson City.

Quelques jours plus tard, dans l'immense étendue du "Grand désert" américain, deux cavaliers se croisèrent, ayant à peine le temps d'échanger un signe de la main. Dans des conditions parfois impossibles, ils arrivèrent à destination, réalisant l'exploit de relier l'Est et l'Ouest en dix jours, soit moitié moins que le meilleur temps réalisé jusqu'alors.

Ces intrépides chevaucheurs devinrent les héros du jour dans tous les Etats-Unis... sauf pour les services des Postes officielles qui continuèrent à verser la somme de cinquante mille dollars par mois au diligences Butterfield qui transportaient des nouvelles qui, à leur arrivée, étaient largement périmées.

Peu après avoir commencé, le service du Pony Express avait déjà perdu trois hommes, tués par les indiens entre Placerville et Salt Lake City; de plus, quelques autres démissionnèrent en apprenant la nouvelle. Mais ceux qui restèrent avaient pour devise: "Sauver d'abord le courrier, ensuite le cheval, et enfin sa propre peau".

Lorsque les déserts torrides, les blizzards glacés ne pouvaient venir à bout de ces hardis cavaliers, les indiens s'en chargeaient. Les risques étaient encore augmentés par l'obligation qu'avaient ces coureurs de suivre la piste d'un relais à l'autre, car ils devaient inexorablement changer de cheval pour pouvoir continuer. Il était donc très facile à quelques Peaux-Rouges bien décidés de se placer en embuscade pour attendre le cavalier qui ne pouvait rien faire pour les éviter.

Néanmoins, malgré toutes ces difficultés, une seule paire de sacoches fut perdue. En effet, un de ces "postiers" partant d'un relais de poste au Nevada, disparut, absorbé par le désert sans que l'on puisse jamais retrouver sa trace.

En mai 1860, malgré la révolte de près de dix mille indiens Païutes et malgré les centaines de colons tués, les cavaliers du Pony Express pas toujours sans difficultés, passaient.

- Ainsi, arrivant un soir devant le relais de Cold Spring, Bob Haslam le trouva en feu et les gardiens ligotés, morts dans les flammes. Remontant alors sur son cheval, il galopa d'une traite jusqu'au relais suivant, celui de Sans Creek. Le palefrenier en sortit et lui annonça que les indiens avaient "eu" son collègue parti à la chasse. Bob lui dit alors : "Prends le cheval qui te reste, enfourche-

le et suis moi, cela vaut mieux". Arrivés au-dessus de la colline, à une demi-heure de là, ils se retournèrent et virent le poste de relais qui flambait avec autour une horde d'indiens dansant. Un peu après avoir repris leur route et contourné un gros rocher, ils tombèrent en plein milieu d'une bonne vingtaine de guerriers Païutes qui se reposaient. Ne perdant pas son sang froid, Bob à son compagnon : "Suis-moi". Ils chargèrent, tirant des coups de feu sans arrêt, bousculant les indiens qui durent s'écarter pour laisser passer ces deux démons. Certains tentèrent d'épauler leur fusil, mais les balles des deux cavaliers ne leur laissèrent pas le temps de tirer. Les deux hommes étaient déjà loin quand les Indiens revinrent de leur surprise.

L'un des plus fameux cavaliers de la compagnie fut sans conteste Bill Cody qui, plus tard, fut mieux connu sous le nom de Buffalo Bill. C'est lui qui établit le record de rapidité en parcourant cinq cent quinze kilomètres en vingt et une heures et quarante minutes.

En arrivant au relais de Three Crossing, après avoir galopé durant cent vingt kilomètres, Bill apprit que son relayeur avait été tué la veille. Sans hésiter il enfourcha le cheval frais et entreprit de parcourir l'étape du mort, soit cent trente sept kilomètres. Mais ce jour était néfaste, car en arrivant au relais de Rocky Bridge, il apprit que le remplaçant avait, lui aussi, été tué. Haussant les épaules, il changea de cheval et continua la route comme si rien n'était, toujours aussi dispos. Malgré les difficultés de tous ordres qu'il rencontra au cours de son existence, le Pony Express ne s'arrêta jamais. Mais la compagnie qui facturait ses services à raison de cinq dollars l'once (28,35 gr.), y perdait largement car, en fait, cette once lui coûtait au moins seize dollars pour le transport. De plus, beaucoup d'hommes et de chevaux mouraient, ce qui rendait le service de plus en plus difficile à assurer. Alors, Russel et Majors, les fondateurs, ayant englouti une fortune dans l'affaire, se décidèrent à faire appel aux autorités pour obtenir une protection de l'armée. Mais il fallut attendre que plus de cent hommes soient tués avant que l'on se décide à envoyer des troupes.

Le service fut ainsi assuré d'une façon plus régulière. Mais le déficit de la société s'alourdissant de jour en jour, les dirigeants se virent contraints de la vendre à la "Wells-Fargo", société concurrente qui effectuait ses transports en diligence. Ce n'est qu'alors que le Gouvernement accorda un subside de un million de dollars au Pony Express. Mais cela ne suffit pas à la maintenir en vie, car il était une chose que les meilleurs hommes, les chevaux les plus rapides ne pouvaient vaincre : le télégraphe.

Or, en octobre 1861, une ligne continue traversant tout le continent fut terminée, sous les auspices du Gouvernement. Il fallut alors se rendre à l'évidence, le système de transport à cheval du courrier était dépassé et n'offrait plus d'intérêt essentiel si ce n'est pour les lettres ordinaires.

Assez curieusement, le cavalier dont nous avons parlé en premier, Sawed off Cumbo, fut aussi le dernier à effectuer l'ultime relais.

- Bill Cates, qui assurait le dernier parcours, vit son cheval se prendre la patte dans un terrier, l'entraînant dans sa chute. La bête ne se fit aucun mal, mais Bill eut la jambe cassée sous le poids de l'animal. A ce moment arrivait une diligence qui s'arrêta à sa hauteur et Sawed off Cumbo en descendit. S'adressant à l'homme encore étendu il lui dit "Comment vas-tu Bill", si tu veux je peux te relayer!". Levant alors les yeux vers son interlocuteur et l'ayant reconnu, Bill lui rétorqua : "Un homme du Pony Express! Qu'attends-tu pour partir?". Sawed off Cumbo sauta en selle et partit sur le cheval de Bill. Celui-ci l'ayant regardé disparaître derrière le premier tournant, grogna entre ses dents : "damnée jambe... mais le courrier arrivera à temps, avec un bon cheval et un bon cavalier...".

Le Pony Express avait vécu grâce à ces hommes qui ne faillirent jamais à leur devoir, même devant la mort. En leur tirant notre chapeau, nous aurons une pensée reconnaissante pour ces pionniers de la Poste.

A. Kempeneers

LA PHILATELIE, PASSION CHÈRE OU PAS...

Il m'arrive bien souvent d'entendre autour de moi "Collectionner les timbres, c'est un luxe que je ne peux pas me permettre".

Oui et non. Cela dépend de ce que vous collectionnez et de la façon dont vous envisagez la philatélie.

Je viens de lire une statistique de tout ce qui a paru dans le monde entier pour l'année 1991.

Tenez-vous bien : 9.279 timbres et 1.169 blocs.

Avec en tête du peloton et par ordre alphabétique : Antigua 112, République Dominicaine 117, Gambie 158, Ghana 137, Grenade 166, Guyane 240, Congo Brazzaville 119, Maldives 106, Mongolie 121, Philippines 106, St-Vincent 185, Zimbabwe 161, Union Soviétique 105, Tanzanie 256, Vietnam 102.

Je ne cite que les pays dépassant la centaine de timbres (?) émis. A l'inverse, les pays les moins prolifiques sont le Burundi 10, Costa-Rica 11, Islande 19, Kenia 5, Liberia 3, Norvège 17, Ruanda 8, Nations-Unies 16.

La Belgique quant à elle se situe dans une très honorable moyenne puisque 41 timbres ont été émis pour la somme de 635,50,-bf. Personnellement, je pense que ce montant n'est pas exagéré et que cette somme ne doit pas obérer un quelconque budget. Bien entendu dans cette somme, n'est compris que le montant des nouveautés et qu'il est normal que tout collectionneur cherche à compléter sa collection et à remonter dans le temps.

Le tout est d'acheter à bon escient et de ne pas se laisser aller aux enchères surfaites. En se disant que ce que l'on n'a pu obtenir aujourd'hui, on l'obtiendra bien lors d'une prochaine vente.

Le plaisir d'une collection est de pouvoir année après année la compléter progressivement. Quel est l'intérêt d'acheter une collection complète d'un pays sinon d'en faire un investissement pour autant que celui-ci ait été fait en connaissance de cause.

Si j'étais l'heureux possesseur d'un "Termonde renversé" qui a été vendu dernièrement en vente publique 2.700.000 frs plus 17% de frais, je m'empresserais de le revendre car quel plaisir me procurerait ce timbre que je placerais religieusement dans un coffre à la banque de peur de me le faire voler ou de le détériorer? Alors qu'avec cette même somme, je pourrais me procurer des collections qui m'occuperaient pour le restant de ma vie.

Hélas, ce n'est qu'un rêve...

**Réalisation Inter-membres
du jeudi 18 février 1993**

Pays	Description	Départ
1. BELGIQUE	: 1 L. des C.C.P. Pub. EXPO LIEGE 1939 et ZEEBRUGGE MUSEUM (avec contenu).....	200
2.	1 L. des C.C.P. Pub VITABEL et ASPIRATEUR ERRES (avec contenu)	200
3.	1 L. Franchise MIN. DE L'AGRICULTURE + Cachet Adm.	75
4.	1 L. T.P. 33 + Cachets BELG. ERQUELINNES et FRANCE PAR CHARLEROI	100
5.	1. C.V. Maredsous T.P. 138 + linéaire MARDRET..	60
6.	4 Doc. avec T.P. PETIT LION + T. Tx.....	100
7.	1 C.F. T.P. 135 (2) + T.Tx. 26.....	50
8.	3 L. T.P. 2203 T.Tx 70 (bloc de 4)/ T.Tx 67 (2) + 72/ T.Tx 66, 69 (2) et 72.....	70
9.	FRANCE : 1 C.V. 0,10 cts SEMEUSE + T.Tx belges 4 et 6	50
10.	BELGIQUE : 37 F.D.C. 1967.....	200
11.	3 L Affr. T.P. 429 - 847 - 847A (Poortman)	75
12.	3 L Expres T.P. Poortman et Marchand - T.P. 848A, 848B, 924, 1067 et 859	85
13.	5 Env Carte de visite Affr. Petits Lions.....	100
14.	1 IMPRIME-AVION vers le BRESIL T.P. 1067, 1071 Tarif exact. Marques de retour	80
15.	3 Doc. COLIS du SOLDAT 1/2 T. Ch. Fer 204 obl. WAVRE	150
16.	FRANCE 14-18 : 3 C.V. Franch. Mil. TRESOR et POSTES (1 des C.V. illustre la bataille de la Marne)	90
17.	FRANCE : 1 L. Pub KINORACOLOR T.P. 288	60
18.	G.D. Lux.: 1 L. Affranch. T.P. 179,197 + 1 L. T.P. 365 (avec "AFFRANCHISSEMENT PAR FORFAIT" T.B. pièce	100
19.	U.S.A.: 17 L. dont 1 avec T.Tx 57 de Hollande Affr. Diff. T.P. + T.P.PA. (Très bon lot).....	350

20. LITTERATURE : Belgique : 3 ouvrages TARIFS POSTAUX INTERNATIONAUX 1849 - 1875/ 1875-1892/ 1892-1988 + 1 ouvrage LA POSTE AERIENNE EN BELGIQUE 1919-1986 + 1 ouvrage TARIF POSTAUX 1849-1987 Service intérieur (Classeur avec photocopies) Ensemble complet se rapportant aux tarifs postaux belges, par E. et M. Deneumostier

21.	BELGIQUE : 302/04	**	385	175
22.	326/32	*	2500	1000
23.	356/62		4200	1900
24.	363/74		27500	13500
25.	BF 4		5000	2200
26.	488/95	ob.	535	240
27.	BF 10/10A.....	**	1050	475
28.	737/41		545	245
29.	756/60		930	420
30.	807/10		400	180
31.	863/67	ob.	1500	700
32.	918/23	*	1200	540
33.	973/78		790	350
34.	991/93	**	325	150
35.	1076/81	*	420	190
36.	1082/88		400	180
37.	1096/01		435	200
38.	1114/20	ob.	380	170
39.	1147/49	**	240	100
40.	année 1967.....			250
41.	année 1968.....			245
42.	année 1971.....			365
43.	année 1978.....			380
44.	CF 264/87	*	490	220
45.	CF 304/20		2000	900
46.	BELGIQUE : 1125/27	**	90	40
47.	1163/88		465	235
48.	1191/92		95	45
49.	1255/58 (2) pneu éclaté.....		273	130

50.	1344/47 (2) var. tache entre E et L**	195	90
51.	Carnets 8 et 9	220	130
52.	Carnet 11 (cadre interromp.)...	130	100
53. MONACO :	532/37	48	130
54.	620/31	35	100
55. FRANCE :	526/37	240	500
56.	1012/17	100	275
57.	1108/13	160	425
58.	1166/71	110	300
59.	1345/50	150	450
60.	PA 11	250	490
61. GIBRALTAR:	292/93	85	40
62. Gde. BRET.:	675/77	80	35
63. MALTE :	291/93	165	70
64. CONGO BELGE:	344/49	80	35
65.	367/71	100	40
66. PAYS-BAS :	666/70	120	350
67.	696/700	90	270
68.	703/07	140	400
69. LIECHTENST.:	182/85	65	150
70.	219/21	80	220
<hr/>			
71. BELGIQUE :	179/81	550	220
72.	184/86 (4)	800	300
73.	623/24	300	120
74.	807/10	400	160
75.	979/85	1100	400
76.	987/89	500	200
77.	1096/1101	650	250
78.	1102/07	480	180
79.	1114/20	480	180
80.	1133/38	600	240
81.	1139/46	500	200
82.	1153/58	380	140
83.	1182/87	310	130
84.	BF 4 (pli dans papier)	9600	3500
85.	Tête-bêche 15	700	280
86.	189 (4)	440	160

87. Luxembourg :	6	ob.	700	250
88. PAYS-BAS :	852/54 (10)	**	900	1500
89. FRANCE :	354/55 sur carte	(*)	1300	1000
90. POLOGNE :	61/62	ob.	1850	1850
91.	BF 1	*	2000	2000
92. CONGO :	302/23	**	810	250
93.	382/99		1800	600
94. MONACO :	BF 33	ob.	60	120
95.	1510/18	**	38	100
<hr/>				
96. FRANCE :	606	*	30	50
97.	Feuillelet musée postal		15	50
98. CHYPRE :	année 1992 complète	**		120
99. BELGIQUE :	418A Specimen			100
100.	971/72 + 1113		100	40
101.	1031		1100	500
102.	1233/38		145	60
103.	année 1972 complète		802	380
104.	année 1975 "		867	400
105.	année 1979 "		869	400
106. LUXEMB. :	252/57		6000	2400
107.	276/81	ob.	3125	800
108.	384/87 + 384a/87a	**	750	340
109.	388/91		100	45
110.	402/05		550	250
111.	406/09		1250	550
112.	410/13		850	380
113.	413A/24		1750	820
114.	BF 10		225	100
115.	BF 15		250	125
<hr/>				
116. BELGIQUE :	12 oblit 8 barres MIDI	ob.	2500	750
117.	221/33	**	5200	2200
118.	356/62	*	4200	1500
119.	386/89	**	1650	800
120.	411/18		775	375
121.	429/35		3900	1900
122.	432/36		670	325

123.	471/77	**	1400	650
124.	955/60		1100	475
125.	998/1004		1150	500
<hr/>				
126. FRANCE :	PA 25	*	100	150
127.	PA 26		140	210
128.	PA 27		500	700
129.	135	**	120	240
130.	1027/32	*	950	1500
131. BELGIQUE :	1627/35	**	2100	1050
132. Ruanda-Urundi :	150/53	*	270	135
<hr/>				
133. MONACO :	BF 12	**	675	200
134. ALLEMAGNE :	205/08		20	30
135. PAYS-BAS :	908/12		95	160
136. JAPON :	BF 97		30	60
137. HONGRIE :	BF 34		380	700
138. BELGIQUE :	19 (2)	ob.	960	250
139. FRANCE :	65		150	100
140.	156		450	800
141.	183/86		100	120
142.	294		110	150
143.	299/300		119	180
144.	427	*	65	100
145.	823/26		32	60
146.	988		80	150
147.	1066/71		375	750
148.	1078/80		160	260
149.	1295/1300		150	260
150.	1311/18		70	130
151.	1319/22		120	200
152.	année 1971	**	265	420
153.	année 1972		290	500
154.	entre 1555 et 2600 (21 timbres)	ob.	126	160
155.	2596/99	**	160	350
157. CONGO BELGE :	302/03	ob.	180	50