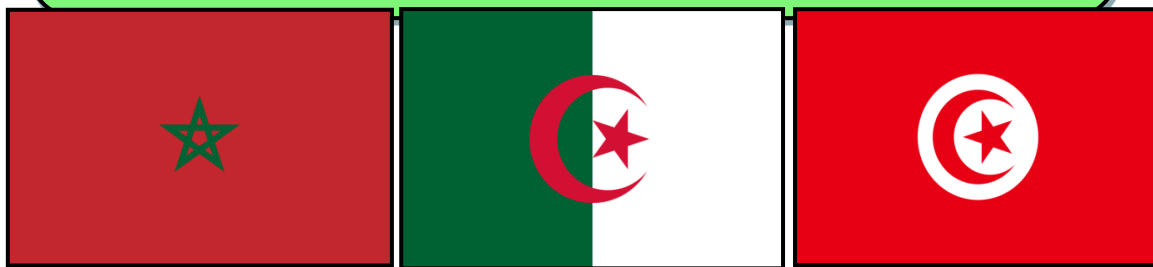


Le Maghrebophila

Maroc – Algérie - Tunisie



Bulletin philatélique trimestriel
diffusé GRATUITEMENT par email sous PDF
mars – juin – septembre - décembre

NUMERO # 43 – SEPTEMBRE 2023



CONTACTS : *Khalid BENZIANE* – khalid.benziane@orange.fr

COMITE DE REDACTION

- **BENZIANE Khalid (FR)**
- **GUYAUX Jean-Claude (BE)**
- **LEMRAHI Abdelkader (MA)**
- **LINDEKENS Philippe (BE)**
- **LINDEKENS Thomas (BE)**
- **SANCHEZ Thierry (FR)**

Sommaire

- | | | |
|---|-------------------------------|----------------|
| • Affranchissements avec timbres de la poste locale de Brudo (Mazagan-Marrakech) | Th Lindekens | page 3 |
| • Rectificatif article publié dans le numéro de juin 2023
Voie trans-sibérienne : un courrier du maroc accidenté | K. Benziane | page 24 |
| • De la rareté des lettres du Maghreb pour l'Asie
par la voie Transsibérienne | B. Bonnet | page 27 |
| • Censure impériale du courrier en transit:
1943 lettre Tanger vers l'Algérie via Gibraltar | M. Parren | page 36 |
| • Vignettes - J. Le Marigny La Seyne (Var) | JC Guyaux | page 39 |
| • NOUVEAUX TARIFS POSTAUX DE POSTE MAROC
à partir du 15 août 2023 | JC Guyaux / A. Lemrahi | page 43 |

Pièce de couverture

Description – Collection Thomas Lindekens

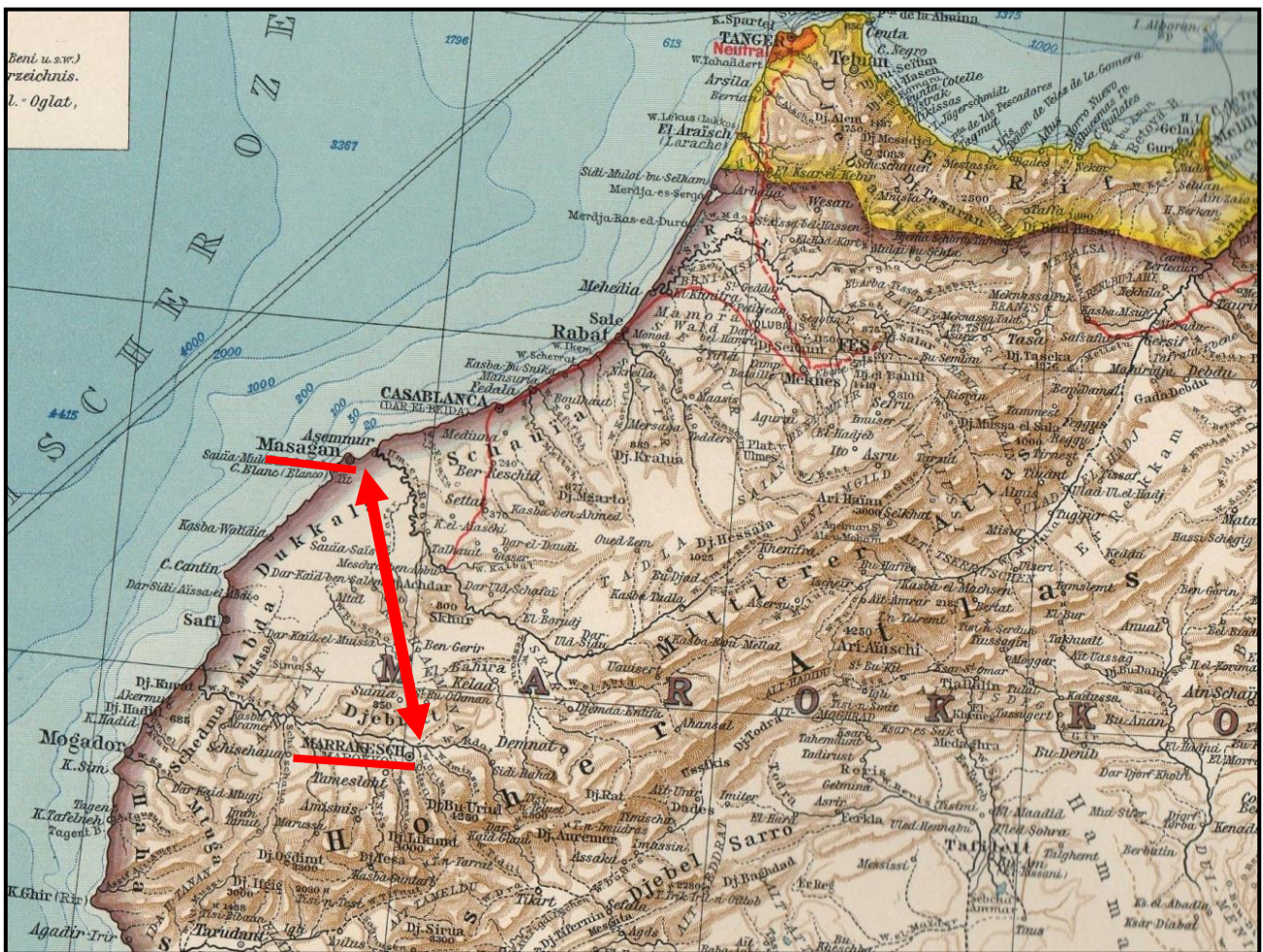
Imprimé (entier postal – manchon pour journal) expédié de Marrakech le 1^{er} décembre 1899, transporté par la poste locale du service Brudo jusqu'à Mazagan, ensuite remis à la poste anglaise de Mazagan le 3 décembre 1899 et transporté jusqu'à destination de l'Allemagne. Cachets de passage par Tangier le 8 décembre 1899 et Gibraltar le 8 décembre 1899.

Affranchissements avec timbres de la poste locale de Brudo (Mazagan-Marrakech)

Par Thomas Lindekens

Introduction

Mr. Brudo créa en septembre 1891 un service postal privé entre les villes de Marrakech (ou Maroc ancien nom) et Mazagan. Cette poste locale fut l'une des plus utilisées du Maroc. Trois séries de timbres furent émises par celle-ci ; « chiffres 25 », « Soleil » et « chasse à la Gazelle ». Ces timbres eurent cours uniquement entre ces deux villes. La poste de Mr. Brudo ne faisait pas partie de l'UPU (Union Postale Universelle) et n'a eu aucun accord postal avec d'autres pays. Si un courrier était expédié extra réseau, il devait obligatoirement être affranchi avec des timbres d'une poste faisant partie de l'UPU. Pour plus d'information historique nous vous conseillons l'ouvrage de R.J.M. Garcia et M. Hadida « *Maroc : Histoire des postes locales et chérifiennes 1891-1913* », 2019.



Nous pouvons classer le courrier affranchi avec des timbres « Brudo » comme suit :

- Service intérieur intra réseau Brudo
- Service intérieur extra réseau Brudo
- Service international
- Incoming mail via réseau Brudo

Les trois séries de timbres émises pour cette poste locale sont donc « chiffre 25 », « Soleil » et « chasse à la Gazelle ». Nous ne rentrerons pas dans les détails des tirages, planches, ..., cela sera pour une étude ultérieure. Cependant il est nécessaire de rappeler quelques informations.

La série « chiffre 25 » est composé d'un seul timbre de 25 centimos comme son nom l'indique.

Le Maghrebophila

Cette valeur unique permettait de s'acquitter des frais pour une lettre normale de 15 grammes ou de la recommandation ou de ports supplémentaires. Ainsi, une lettre en double port recommandé devait être affranchie à 75c.

Ce timbre à 25 centimos fut surchargé 10 cents car le tarif de la lettre et des ports supplémentaires fut abaissé à 10 centimos en septembre 1892.

Ensuite fut émis la série « Soleil » en janvier 1893 comptant 6 valeurs (5 centimos, 10 centimos, 20 centimos, 25 centimos, 50 centimos et 1 peseta). Le 5 centimos fut surchargé 20 centimos en mars 1894 car le 20 centimos fut émis en mars 1895.

Une série de timbres-taxe comptant 7 valeurs fut émise en 1899.

Et pour finir la série « chasse à la Gazelle » comprenant 7 valeurs (5 centimos, 10 centimos, 20 centimos, 25 centimos, 50 centimos, 75 centimos et 1 peseta).

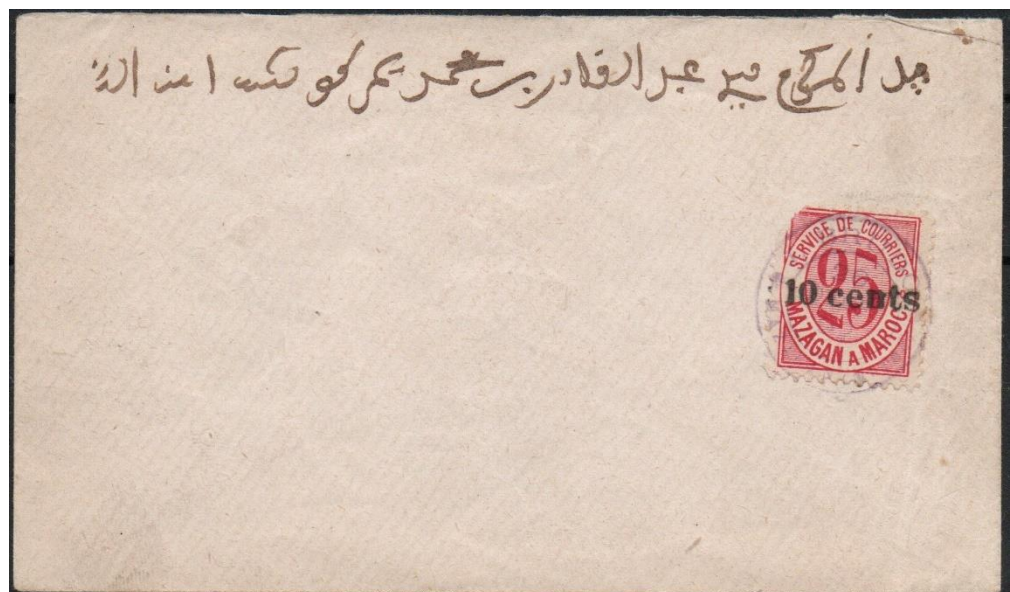
Ces trois séries de timbres servaient à affranchir le courrier pour le trajet entre les villes de Marrakech et Mazagan. Si l'expéditeur désirait expédier sa lettre au-delà de la ligne, il devait impérativement en plus de l'affranchissement en timbres Brudo, coller des timbres d'un pays membre de l'UPU (Union Postal Universel). On parle donc dans ce cas-ci d'affranchissement mixte payé et collé par l'expéditeur.

Il fut aussi permis aux expéditeurs utilisant cette ligne de payer en timbre Brudo la totalité d'un affranchissement pour une lettre au-delà du réseau de cette poste locale. Et au transit, la poste de Brudo collait les timbres étrangers (d'un pays membre de l'UPU) sur le courrier. Il s'agit-là aussi d'un affranchissement mixte payé par l'expéditeur mais collé en deux phases.

A. Service intérieur intra réseau Brudo

Le courrier intra réseau correspond au courrier échangé entre les villes de Marrakech et de Mazagan. Celui-ci pouvait être envoyer de Marrakech à Mazagan ou de Mazagan à Marrakech. Vous vous apercevrez très vite que le sens Mazagan vers Marrakech est beaucoup plus rare à trouver. L'affranchissement de ces courriers est payé et collé au départ par l'expéditeur.

Lettre expédiée de Mazagan le 20 octobre 1892 à destination de « Remis aux mains de l'honorable monsieur Abdelkader Ben Mohammed à Marrakech que Dieu le garde ». (Adresse rédigée en arabe).



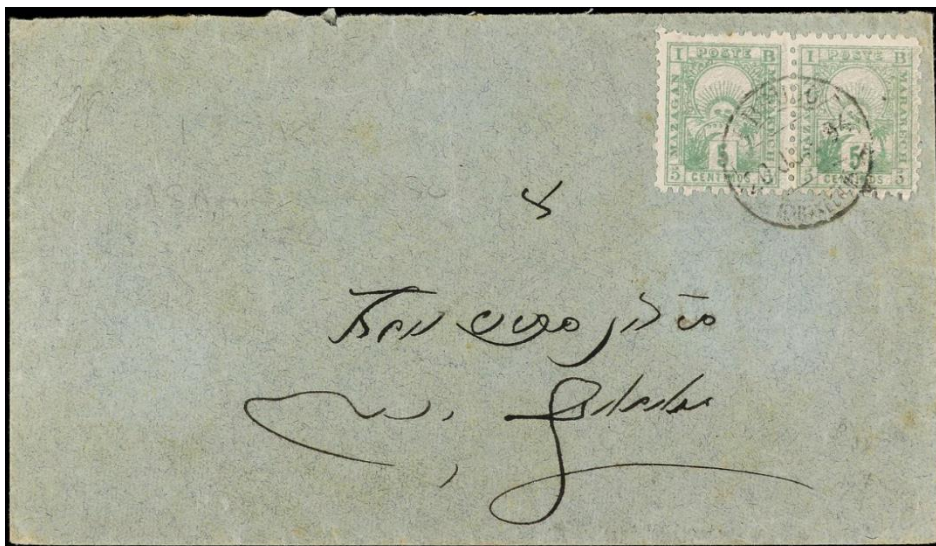
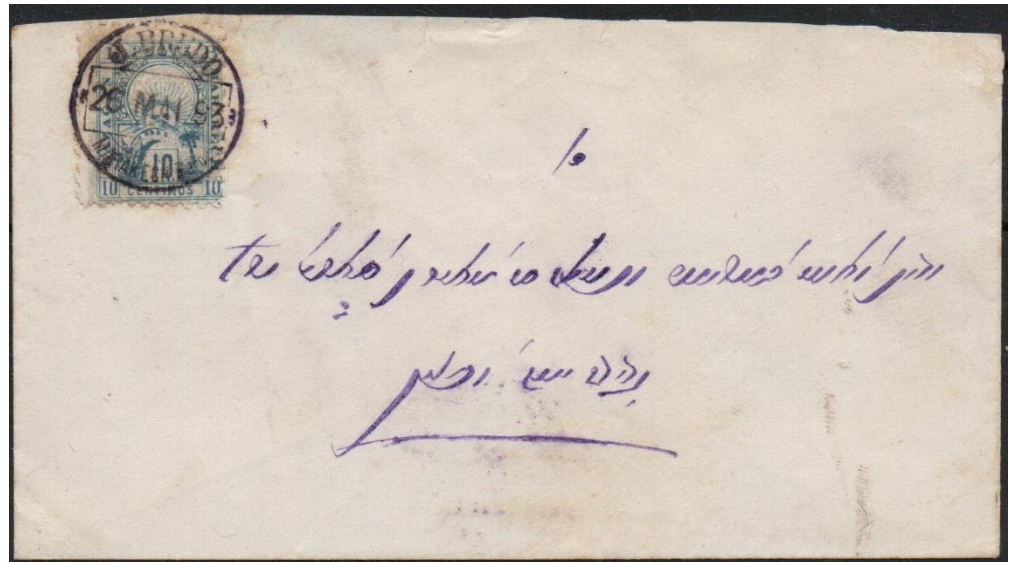
Tarif : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.)

« intérieur » = 10 centimos. Elle a été affranchie avec un 25 centimos surchargé 10 cents de l'émission Chiffre.

Le Maghrebophila

Lettre expédiée de Marrakech le 26 mai 1893 à destination de Mazagan. (Adresse rédigée en hébreu).
Tarif :

Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos. Elle a été affranchie avec un 10 centimos de la série Soleil.



Lettre expédiée de Marrakech le 20 juin 1894 à destination de Mazagan. (Adresse rédigée en hébreu).

Tarif : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos. Elle a été affranchie avec une paire horizontale du 5 centimos de la série Soleil.



Fragment de lette expédiée de Marrakech le 25 janvier 1895 à destination de Mazagan.

Tarif :

- Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » : 10 centimos.
- Lettre 2^{ème} échelon (16-30gr.) « intérieur » : 10 centimos

Total 20 centimos

Affranchissement correct à l'aide d'une paire horizontale de 10 centimos de l'émission Soleil.

Le Maghrebophila



Lettre recommandée expédiée de Marrakech le 24 janvier 1897 à destination de Mazagan. Recommandation manuscrite « R 191 » en noir.

Tarif : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » 10 centimos + 25 centimos pour la recommandation pour un total de 35 centimos.

Affranchissement à l'aide d'un 10 centimos et d'un 25 centimos de l'émission Soleil.



Fragment de lettre recommandée expédiée de Marrakech le 20 janvier 1899 à destination de « *Le commerçant Carlo Alfonso à EL Jadida* » (Mazagan). Recommandation manuscrite « R 2968 » en noir.

Tarif : 1^{er} échelon 10 centimos + 2^{ème} échelon 10 centimos + 3^{ème} échelon 10 centimos + 25 centimos pour la recommandation pour un total de 55 centimos.

Correctement affranchie à l'aide d'un 5 centimos et de deux 25 centimos de l'émission Soleil.

Le Maghrebophila



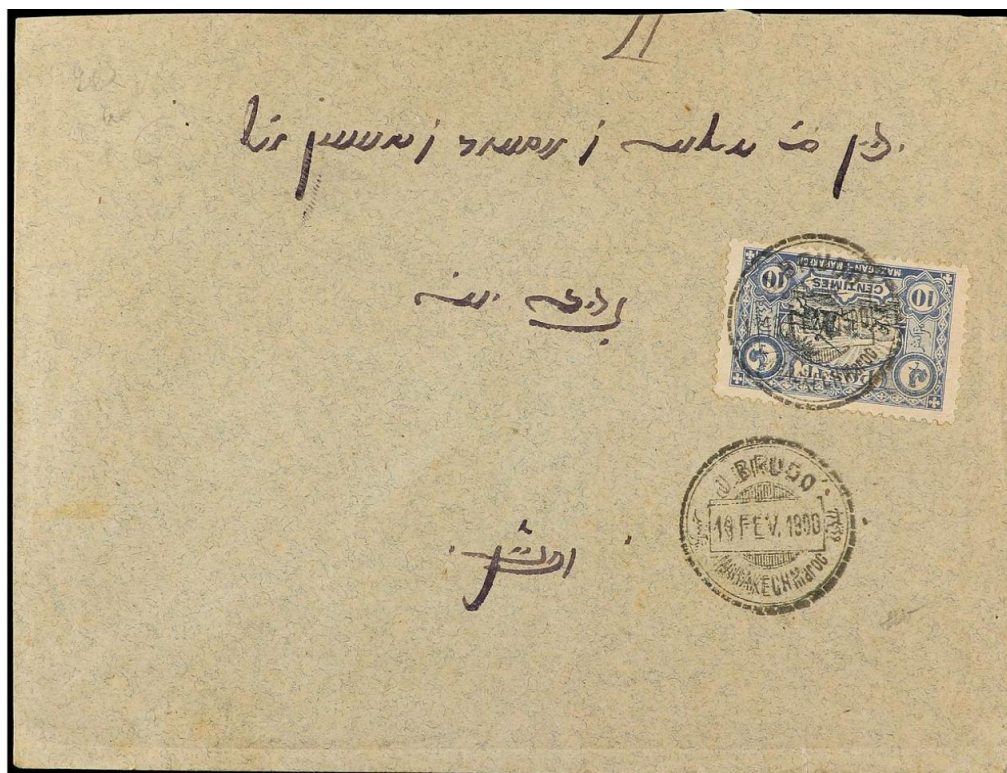
Lettre expédiée de Marrakech le 2 juillet 1900 à destination de Mazagan.
Tarif : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos. Elle a été affranchie avec deux 5 centimos de la série chasse à la Gazelle. Le 5 centimos est un timbre relativement rare sur lettre. On trouvera plus facilement des 10 centimos.



Lettre expédiée de Mazagan le 29 mars 1900 à destination de Marrakech où elle parvint le 31 mars 1900.

Tarif : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos. Elle a été affranchie avec deux 5 centimos de la série chasse à la Gazelle.

Le Maghrebophila



Lettre expédiée de Marrakech le 10 février 1900 à destination de Mazagan. (Adresse rédigée en hébreu).

Tarif : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos. Elle a été affranchie avec un 10 centimos de la série chasse à la Gazelle.

B. Service intérieur extra réseau Brudo

Il est possible aussi d'expédier du courrier dans tout le Maroc en affixant des timbres issus des postes étrangères en plus de l'affranchissement couvrant le trajet entre Mazagan et Marrakech.

L'affranchissement de ces courriers est payé intégralement par l'expéditeur, cependant il arrivait pour une raison ou une autre que l'affranchissement n'était pas collé en totalité par l'expéditeur. C'est-à-dire, comme vu plus haut, que certains timbres étaient ajoutés au passage par la poste de Brudo.

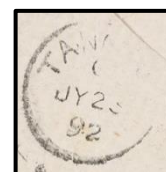
B1. Affranchissement payé et collé par l'expéditeur au départ



Lettre probablement expédiée de Marrakech, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan où le timbre à 25 centimos fut annulé le 15 juillet 1892, ensuite remise à la poste anglaise de Mazagan le 21 juillet 1892 et transportée jusqu'à sa destination finale Tanger où elle parvint le 23 juillet 1891.

Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 25 centimos. Payé à l'aide d'un 25 centimos.

Tarif poste Anglaise : Lettre en intérieur par ½ oz. = 10 centimos. Payé à l'aide d'un 10 centimos de Gibraltar (non surchargé).



Le Maghrebophila

Lettre expédiée de Marrakech le 5 janvier 1894, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 8 janvier 1894 et transportée jusqu'à sa destination finale Tanger où elle parvint le 11 janvier 1894.

Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos. Payé à l'aide d'un 10 centimos de l'émission Soleil.

Tarif poste française :

Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) intérieur = 10 centimos. Payé à l'aide d'un 10 centimos de la poste française.



Lettre expédiée de Marrakech le 25 septembre 1899, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan le 27 septembre 1899, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 27 septembre 1899 et transportée jusqu'à sa destination finale de Fez-Mellah via Tanger (poste française) le 2 octobre 1899.

Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos. Payé à l'aide d'un 10 centimos de l'émission Soleil.

Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) intérieur = 10 centimos. Payé à l'aide d'un 10 centimos de la poste française.

Le Maghrebophila

Lettre expédiée de Marrakech le 7 mai 1900, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan le 9 mai 1900, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 9 mai 1900 et transportée jusqu'à sa destination finale Tanger où elle parvint le 14 mai 1900.



Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos. Payé à l'aide d'un 10 centimos de l'émission chasse à la Gazelle.

Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) intérieur = 10 centimos. Payé à l'aide d'un 10 centimos de la poste française.

S'il était possible d'écrire au-delà du réseau Brudo, il était aussi possible de recevoir du courrier provenant d'une ville du Maroc à l'extérieur de ce réseau. Comme le montre les exemples ci-dessous.



Entier postal de la poste française expédié de Tanger (bureau français) le 25 décembre 1898, transporté par la poste française jusqu'à Mazagan où elle parvint le 2 janvier 1899, ensuite remise à la poste locale de Mazagan le 31 décembre 1898 et transporté jusqu'à destination de Marrakech où il parvint le 4 janvier 1899.

Tarif poste de Brudo : imprimé = 5 centimos. Payé à l'aide d'un 5 centimos de l'émission Soleil.

Tarif poste française : Enveloppe ouverte au format carte de visite au tarif imprimé = 5 centimos. Payé à l'aide du 5 centimos de l'entier postal.

Le Maghrebophila

Entier postal de la poste française expédié de Tanger (bureau français) le 28 décembre 1898, transporté par la poste française jusqu'à Mazagan où elle parvint le 3 janvier 1899, ensuite remise à la poste locale de Mazagan le 4 janvier 1899 et transporté jusqu'à destination de Marrakech.

Tarif poste de Brudo : imprimé = 5 centimos. Payé à l'aide d'un 5 centimos de l'émission chasse à la Gazelle.



Tarif poste française : Enveloppe ouverte au format carte de visite au tarif imprimé = 5 centimos. Payé à l'aide du 5 centimos de l'entier postal.



Lettre expédiée de Tanger (bureau français) le 12 janvier 1900, transportée par la poste française jusqu'à Mazagan, ensuite remise à la poste locale de Mazagan le 18 janvier 1900 et transporté jusqu'à destination de Marrakech où elle parvint le 20 janvier 1900.

Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos. Payé à l'aide d'un 10 centimos de l'émission chasse à la Gazelle.

Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) intérieur = 10 centimos. Payé à l'aide d'un 10 centimos de la poste française.

Le Maghrebophila



Lettre expédiée de Marrakech le 16 février 1900, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan le 18 février 1900, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 18 février 1900 et transportée jusqu'à sa destination finale Tanger où elle parvint le 20 février 1900.

Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos. Payé à l'aide de deux 5 centimos de l'émission chasse à la Gazelle.

Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) intérieur = 10 centimos. Payé à l'aide d'un 10 centimos de la poste française.

La lettre fut taxée par la poste française griffe noire « T » dans un triangle, taxe payée par le destinataire à l'aide d'une paire verticale de timbres chiffres taxes 10 centimos sur 10 centimos. La raison de la taxation est probablement due au second port oublié par l'expéditeur et non vérifié par la poste locale de Burdo.

Le Maghrebophila

B2. Affranchissement payé par l'expéditeur et collé en deux phases

Lettre expédiée de Marrakech le 24 juillet 1896, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 28 juillet 1896 et transportée jusqu'à sa destination finale Fez où elle parvint en août 1896.

Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.)

« intérieur » = 10 centimos.

Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) intérieur = 10 centimos.

L'expéditeur a appliqué un 20 centimos de la série Soleil, afin de couvrir les frais d'envoi du service Brudo et les frais du voyage au-delà de celui-ci (dans ce cas-ci entre Mazagan et Fez). C'est donc au passage à Mazagan que le 10 centimos de la poste française fut apposé par le service Brudo.



Lettre expédiée de Marrakech le 13 septembre 1897, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 15 septembre 1897 et transportée jusqu'à sa destination finale Mogador où elle parvint le 18 septembre 1897.

Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos. Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) intérieur = 10 centimos.

L'expéditeur a appliqué un 20 centimos de la série Soleil, afin de couvrir les frais d'envoi du service Brudo et les frais du voyage au-delà de celui-ci (dans ce cas-ci entre Mazagan et Mogador). C'est donc au passage à Mazagan que le 10 centimos de la poste française fut apposé par le service Brudo.



Lettre expédiée de Marrakech le 20 novembre 1896, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 24 novembre 1896 et transportée jusqu'à sa destination finale Tanger où elle parvint le 26 novembre 1896.

Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos. Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) intérieur = 10 centimos.

L'expéditeur a appliqué un 20 centimos de la série Soleil, afin de couvrir les frais d'envoi du service Brudo et les frais du voyage au-delà de celui-ci (dans ce cas-ci entre Mazagan et Tanger). C'est donc au passage à Mazagan que le 10 centimos de la poste française fut apposé par le service Brudo.

C. Service international

Pour envoyer une lettre à l'international, l'expéditeur devait réaliser un affranchissement mixte. C'est-à-dire, coller des timbres de la poste locale couvrant le trajet Marrakech à Mazagan ainsi que des timbres d'une poste étrangère couvrant eux le trajet au-delà de Mazagan via le système de l'UPU.

C1. Affranchissement payé et collé par l'expéditeur au départ

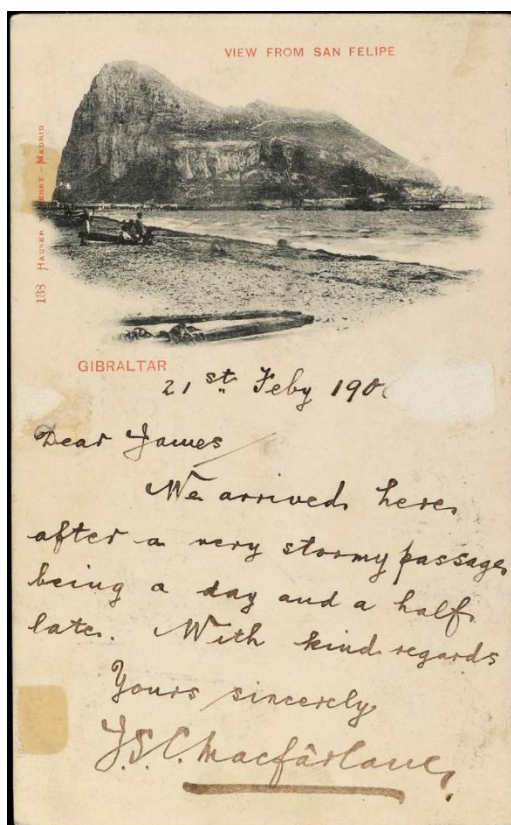


Entier postal de la poste française expédié de Marrakech le 19 décembre 1898, transporté par la poste locale jusqu'à Mazagan, ensuite remis à la poste française de Mazagan le 21 décembre 1898 et transporté par la poste française jusqu'à sa destination de Mostaganem en Algérie d'où il fut ensuite redirigé vers Oran.

Tarif poste de Brudo : imprimé = 5 centimos. Payé à l'aide d'un 5 centimos de l'émission Soleil.

Tarif poste française : Enveloppe ouverte au format carte de visite au tarif imprimé = 5 centimos. Payé à l'aide du 5 centimos de l'entier postal.

Le Maghrebophila



Carte postale expédiée de Marrakech le 5 mars 1900, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 7 mars 1900 et transportée par la poste française puis remis à la poste britannique afin d'atteindre sa destination finale Glasgow en Ecosse.

Tarif poste de Brudo : Carte postale « intérieur » = 10 centimos.

Tarif poste française : Carte postale en international = 10 centimos.

Affranchissement apposé par l'expéditeur :

- 5 centimos (émission chasse à la Gazelle) couvrant le trajet de Marrakech à Mazagan
- 10 centimos couvrant le trajet au-delà de Mazagan via l'UPU

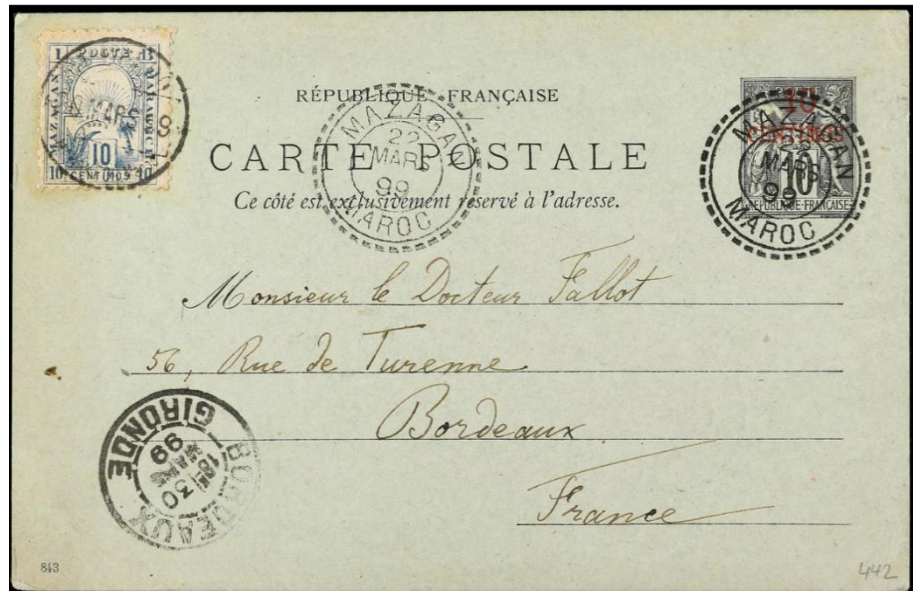
Manque 5 centimos pour le trajet de Marrakech à Mazagan mais passé sans taxation.

Le Maghrebophila

Entier postal expédié de Marrakech le 19 mars 1899, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan le 22 mars 1899, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 22 mars 1899 et transportée par la poste française (via Tanger) jusqu'à sa destination Bordeaux en France où il parvint le 30 mars 1899.

Tarif poste de Brudo :
Carte postale « intérieur »
= 10 centimos.

Tarif poste française : Carte postale en international = 10 centimos.



Affranchissement apposé par l'expéditeur :

- 10 centimos (émission Soleil) couvrant le trajet de Marrakech à Mazagan
- 10 centimos de l'entier postal couvrant le trajet au-delà de Mazagan via l'UPU



Lettre expédiée de Marrakech le 9 avril 1894, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 13 avril 1894 et transportée par la poste française (via Tanger) jusqu'à Marseille puis remis à la poste allemande afin d'atteindre sa destination finale Halle où elle parvint le 24 avril 1894.

Tarif poste de Brudo :
Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.)
« intérieur » = 10

centimos.

Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) vers la France = 25 centimos.

Affranchissement apposé par l'expéditeur :

- 10 centimos (émission Soleil) couvrant le trajet de Marrakech à Mazagan
- 25 centimos couvrant le trajet au-delà de Mazagan via l'UPU



Le Maghrebophila

Lettre expédiée de Marrakech le 4 décembre 1893, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan le 7 décembre 1893, ensuite remise à la poste française de Mazagan et transportée par la poste française (via Tanger) jusqu'à sa destination St Michel / France où elle parvint le 26 décembre 1893.

Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos.



Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) vers la France = 25 centimos.

Affranchissement apposé par l'expéditeur :

- 10 centimos (émission Soleil) couvrant le trajet de Marrakech à Mazagan
- 25 centimos couvrant le trajet au-delà de Mazagan via l'UPU



Lettre expédiée de Marrakech le 16 octobre 1899, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan le 18 octobre 1899, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 18 octobre 1899 et transportée par la poste française (via Tanger) jusqu'à sa destination Montbéliard/ France où elle parvint le 28 octobre 1899.

Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos.

Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) vers la France = 25 centimos.

Affranchissement apposé par l'expéditeur :

- 5 centimos en paire horizontale (émission Soleil) couvrant le trajet de Marrakech à Mazagan
- 20 et 5 centimos couvrant le trajet au-delà de Mazagan via l'UPU

C2. Affranchissement payé par l'expéditeur et collé en deux phases

Lettre expédiée de Marrakech le 20 novembre 1893, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan le 22 novembre 1893, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 23 novembre 1893 et transportée jusqu'à sa destination finale Alger en Algérie où elle parvint le 1^{er} décembre 1893. Cachet de passage par Tanger (Français) le 27 novembre 1893 et Oran le 1^{er} décembre 1893.



Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos.

Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) vers la France = 25 centimos.

L'expéditeur a appliqué un 25 centimos et un 10 centimos de la série Soleil, afin de couvrir les frais d'envoi du service Brudo et les frais du voyage au-delà de celui-ci via le système de l'UPU (dans ce cas-ci entre Mazagan et l'Algérie). C'est donc au passage à Mazagan que le 25 centimos de la poste française fut apposé par le service Brudo.

Lettre expédiée de Marrakech le 16 septembre 1898, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan le 18 septembre 1898, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 18 septembre 1898 et transportée jusqu'à sa destination finale Versailles en France où elle parvint le 27 septembre 1898. Cachet de passage par Tanger (Français) le 23 septembre 1898.



Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » = 10 centimos.

Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) vers la France = 25 centimos.

L'expéditeur a appliqué un 25 centimos et un 10 centimos de la série Soleil, afin de couvrir les frais d'envoi du service Brudo et les frais du voyage au-delà de celui-ci via le système de l'UPU (dans ce cas-ci entre Mazagan et la France). C'est donc au passage à Mazagan que le 25 centimos de la poste française fut apposé par le service Brudo.

Le Maghrebophila



Lettre recommandée expédiée de Marrakech le 18 décembre 1896, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 20 décembre 1896 et transportée jusqu'à sa destination finale Grenoble en France où elle parvint le 1^{er} janvier 1897.

Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » 10 centimos + 2^{ème} échelon (16-30gr.) 10 centimos + recommandation 25 centimos = 45 centimos

Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) vers la France 25c + 2^{ème} échelon (16-30gr.) 25 centimos + recommandation 25 centimos = 75 centimos

L'expéditeur a appliqué un 20 centimos et un 1 pesetas de la série Soleil, afin de couvrir les frais d'envoi du service Brudo et les frais du voyage au-delà de celui-ci via le système de l'UPU (dans ce cas-ci entre Mazagan et la France). C'est donc au passage à Mazagan que les trois 25 centimos de la poste française furent apposés par le service Brudo.



Lettre recommandée expédiée de Marrakech le 14 mai 1897, transportée par la poste locale jusqu'à Mazagan, ensuite remise à la poste française de Mazagan le 16 mai 1897 et transportée jusqu'à sa destination finale Saida en Algérie où elle parvint le 29 mai 1897. Cachet de passage par Tanger (Français) le 19 mai 1897, Marseille le 25 mai 1897 et Toulon-s-Mer le 25 mai 1897.

Tarif poste de Brudo : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) « intérieur » 10 centimos + recommandation 25 centimos = 35 centimos

Tarif poste française : Lettre 1^{er} échelon (1-15gr.) vers la France 25c + recommandation 25 centimos = 25 centimos. = 50 centimos

Affranchissement apposé par l'expéditeur :

- 5 centimos (2x) émission Soleil
- 50 centimos émission Soleil
- 20 et 5 centimos de la poste française

Affranchissement apposé au passage par le service Brudo

- 25 centimos de la poste française



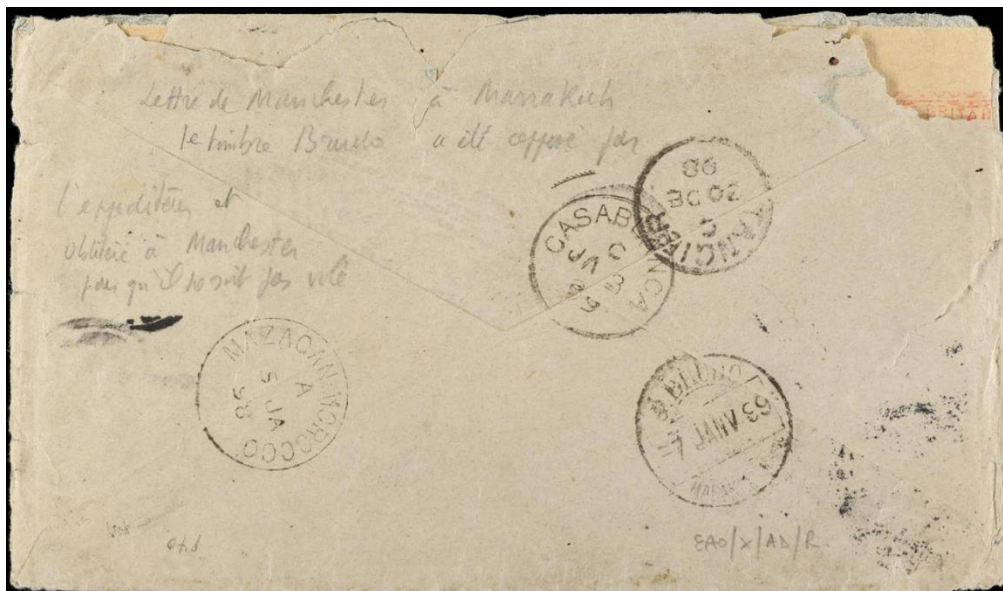
Ce timbre à 25 centimos a été collé à Mazagan au-dessus du « R » manuscrit de recommandation écrit à Marrakech par le service Brudo.

Cette lettre est un cas assez exceptionnel d'affranchissement partiel des timbres français par l'expéditeur. Celui-ci n'ayant probablement plus assez de timbres français décida donc de mettre un affranchissement en poste locale de 60 centimos au lieu de 35 centimos afin de payer les 25 centimos de timbres français manquant et qui seront donc appliqués au passage par le service de Brudo.

Le Maghrebophila

D. Incoming mail via réseau Brudo

Les timbres de ce service était aussi vendu à l'étranger. Ainsi des lettres en provenance de l'international pouvaient atteindre la ville de Marrakech. Comme le démontre la lettre qui suit.



Lettre expédiée de Manchester en Grande Bretagne le 25 décembre 1898, transportée par la poste anglaise jusqu'à Mazagan (via Tanger le 29 décembre et Casablanca le 3 janvier) où elle fut remise à la poste locale le 5 janvier 1899 à destination de Marrakech où elle parvint le 7 janvier 1899. L'affranchissement appliqué par l'expéditeur est composé de deux timbres de « 2 ½ d » anglais couvrant les frais jusqu'à Mazagan et d'un timbre à 10 centimos de l'émission Soleil de la poste locale de Burdo qui lui couvrait le trajet entre Mazagan et Marrakech. A noter l'erreur du postier anglais qui s'est permis d'oblitérer le timbre de Brudo.

Le Maghrebophila

E. Fin du service Brudo

Cette poste locale créée par Mr. Brudo cessa de fonctionner le 15 juillet 1900 du fait de son rachat par les Postes Françaises. Pendant une courte période le matériel (timbres et cachets) du service Brudo continua de fonctionner et puis fut remplacé par le matériel français.

Ci-dessous des exemples d'utilisation des timbres ou des cachets Brudo après le 15 juillet 1900. Les timbres de la série chasse à la Gazelle furent utilisés jusqu'au 15 juillet 1902.

Lettre expédiée de Marrakech le 27 juillet 1900 à destination de Valence / France où elle parvint le 5 août 1900 et fut redirigée vers St. Douat. Cachet de passage par Mazagan et Tanger.



On remarque que le timbre à 25 centimos français n'a pas été oblitéré au départ, malgré la présence des deux cachets du service Brudo (Mazagan et Marrakech). Ce n'est qu'au transit à la poste française de Mazagan le 29 juillet 1900 qu'il fut oblitéré.



Lettre affranchie par un timbre à 10 centimos de la série chasse à la Gazelle oblitéré par le cachet français de Marrakech le 8 février 1901 et expédiée à destination de Mr. Isaac Brudo à Mazagan.

Bibliographie

Jean HAIK, « Les POSTES LOCALES et PRIVEES du MAROC 1891-1911 », SPLM, 2004
Toutes les lettres font partie de la collection de l'auteur.

Découvrez **gratuitement**
votre nouveau
Delcampe Magazine
collections classiques !



NOUVEAU • NEW • NEU

Disponible en ligne et téléchargeable sur <https://blog.delcampe.net/fr/magazine/>

**RECTIFICATIF ARTICLE PUBLIE DANS LE NUMERO DE JUIN 2023 :
VOIE TRANS-SIBERIENNE : UN COURRIER DU
MAROC ACCIDENTE EXCEPTIONNEL**

Par Khalid Benziane

Monsieur Bruno Bonnet, spécialiste de la voie trans-sibérienne et auteur de plusieurs articles, un ouvrage et conférences sur le sujet a attiré notre attention sur plusieurs erreurs qui se sont glissées dans l'article publié en juin 2023. Nous nous excusons auprès de nos lecteurs, mais ces erreurs sont à imputer aux documents cités en référence en fin d'article.

Voici donc les corrections qu'il faut apporter à cet article :

-La ligne est terminée entre Vladivostok et la région occidentale de la Russie en 1900, mais la ligne chinoise est interrompue par le problème du lac Baïkal.

Le contournement du Baïkal est sur la ligne mère de Moscou à Vladivostok, la ligne chinoise bifurque bien plus loin, à Harbin (Kharbine en russe).

et des températures très basses en hiver qui empêchent la poursuite de cette construction ; finalement après bien des péripéties (le lac sera contourné par le Sud), la ligne est terminée en 1904.

La ligne chinoise est achevée en 1902, Quant au contournement du Baïkal, il est commencé en 1904 et achevé en 1906. De 1900 à 1906, les wagons sont transportés par un bateau pour traverser le Baïkal.

La ligne postale est utilisée dès la fin de la construction . Mais son utilisation n'est ouverte au début qu'aux lettres déposées dans les bureaux de poste russes jusqu'au 1er octobre 1903. Donc pour les lettres postées en Russie, en Chine ou au Japon, dans un bureau russe.

Des révoltes internes vont également interrompre le trafic postal et en particulier français jusqu'en 1907.

C'est la première révolution Russe de 1905 et pas des "révoltes internes". Et il y a interruption pour le courrier pour tous les pays, sauf pour les Russes ET LES FRANCAIS (voir mon livre) qui est le seul pays à avoir des accords avec la Russie pour faire passer son courrier par le transsibérien.

Nous pouvons raisonnablement dire que le trafic postal de cette ligne transsibérienne est ouvert au transport du courrier international le 1er octobre 1903.

Le 1er octobre 1903 est la date officielle d'ouverture au courrier international dans les 2 sens et celle d'Europe (hors Russie) vers Asie. Pour la Russie vers l'Asie, le début est au fur de la construction de la ligne, donc dès 1900. L'ouverture Asie vers Europe est en juin 1902 (via bureaux russes en Chine).

Le Maghrebophila

Transport du courrier de la France vers l'Asie : le volume de courrier traité dans ce sens est nettement plus rare que dans le sens Asie –France.

NON ! c'est juste que les courriers arrivés en Chine ou au Japon ont peu ou pas été conservés, donc plus rares aujourd'hui, mais la ligne du Transsibérien est la voie normale dès 1903 donc tous les courriers ordinaires d'Europe vers Japon et Chine du Nord jusqu'à Shanghai passent par le Transsibérien, sauf demande spéciale par Suez de l'expéditeur.

Le délai du trajet est habituellement de 20 à 30 jours ;

NON, 17 à 18 jours pour Moscou -Vladivostok dès 1903.

ce délai peut paraître long pour l'époque mais il faut savoir qu'il existait une obligation de passage par un pays neutre, en l'occurrence un pays scandinave, puis par les différentes censures.

Non, la ligne est Paris, Berlin, Varsovie, Moscou. Les pays scandinaves ne seront utilisés que d'août 1914 à 1917, pendant la 1^{ère} guerre mondiale.

En 1922, le trafic peut reprendre normalement vers l'Asie (vers les bureaux français de Chine, le bureau de Yokohama, etc.).

En 1922, il n'y a plus de BFE ! le trafic reprend vers la Chine, ou le Japon, en tant que pays indépendants adhérents à l'UPU.

Si les lettres civiles sont peu courantes (fonctionnaires, représentants de commerce, employés de sociétés diverses, particuliers en voyage, etc.), le courrier militaire en revanche est nettement plus courant.

NON, le courrier civil est le plus courant sauf entre 1904 et 1907 car les civils ne pouvaient pas utiliser le Transsibérien à cette période sans passer par les militaires. Pour les militaires, ils ont bénéficié d'accords de coopération avec les russes jusqu'en 1907. D'où les griffes "Armées" qui furent utilisés systématiquement entre 1904 et 1907.

Le courrier militaire mettait en moyenne 34 à 35 jours et était revêtu de la griffe : Corresces d'Armées ou du timbre à date Corresces aux Armées ;

Uniquement entre 1904 et 1907, le courrier passait par la route de Pékin à Irkoutsk en passant pas la Mongolie car les Japonais occupent la Mandchourie. Autrement la durée maxi est de 20/22 jours depuis Pékin ou Tokyo.

Il existe des lettres en provenance d'Indochine qui étaient transportées par la voie transsibérienne, via la ligne de chemin de fer Amitchéou – Lao Kay

J'émet un doute avant 1922 car ce trajet était extrêmement long. Les courriers Transsibériens d'Indochine sont normalement après 1913 (moins cher) et moins long que par Suez suivant la semaine où la lettre est postée car il n'y a des paquebots français que tous les 15 jours. Et par bateau de Haiphong à Shanghai, beaucoup plus court que par Lao-Kay.

Le Maghrebophila

La ligne transsibérienne va devenir progressivement moins intéressante au début des années 1920 en raison du développement de la voie aérienne. Cependant de 1930 à 1939, on connaît de nombreuses lettres en provenance du Japon et de Chine

La voie aérienne se développe à partir de 1930 (ligne Noguès), et n'est concurrentielle que pour le sud de la Chine. Pour le nord de la Chine et le Japon, il faut attendre le milieu ou la fin des années 1930, et surtout la baisse des tarifs aériens.

Maintenant des précisions sur la lettre accidentée :

A Toulouse le 12/05/1933, la lettre est à Paris le 14. Elle prend le train pour Moscou du 15 juin (3 trains par semaine, les lundi, mercredi et samedi). A Moscou le 17, correspondance avec le Transsibérien du jeudi 18 (3 trains par semaine, les lundi, jeudi et samedi). Arrivée à Vladivostok le samedi 27.

A cette époque, le courrier pour le Japon ne passe plus par la Mandchourie comme c'était le cas depuis 1913 jusqu'à la création du Mandchoukouo. Il passe par l'ancienne voie de 1903 à 1913, par Vladivostok et Tsuruga. D'autre part, la voie transsibérienne russe ne passe plus par le sud du lac Baïkal, mais par la Baikal Amour Magistral (BAM) qui contourne la Mandchourie par le Nord.

Le 27 la lettre prend le bateau vers le Japon et débarque à Tsuruga le lundi 29.

De Moscou il suivra le trajet jusqu'à Vladivostok, là il sera confié à la voie maritime jusqu'au port japonais de Shizuoka.

Impossible, car Shizuoka est sur la côte est du Japon !

La lettre transite probablement par Tokyo et Yokohama avant d'arrivée à Shizuoka le 29 ou le 30/05.

Bien sûr cela reste une hypothèse en absence d'un TAD d'arriver, mais c'est ce qui est observé sur des courriers datés à l'arrivée pour la même période.

Je confirme la rareté de cette lettre, c'est la première pièce que je vois du Maroc par le Transsibérien et la seule par avion pour le Japon.

Et pour l'ensemble du Maghreb, je connaissais une pièce d'Algérie en 1910 et deux pièces de Tunisie en 1908 et 1909. Pour l'ensemble de l'Afrique, on peut ajouter une pièce du Sénégal en 1909 et une du Tchad en 1935. Toutes sont pour la Chine.

LA REDACTION

De la rareté des lettres du Maghreb pour l'Asie par la voie Transsibérienne

Par Bruno Bonnet

Au mois de juin dernier, dans le n°42 de Maghrebophila, notre collègue Khalid Benziane nous montrait une belle lettre accidentée partie de Casablanca pour Shizuoka au Japon, et pour laquelle l'expéditeur avait demandé un acheminement par la Voie de Sibérie. Monsieur Benziane supposait dans son article que cette lettre était probablement une rareté. Je le confirme, c'est en effet une lettre d'une grande rareté après avoir recensé ou du moins tenter de recenser la totalité des courriers connus à ce jour ayant emprunté cet itinéraire de l'Europe vers l'Asie. Il est important d'emblée de préciser que nous parlons de courriers postés en Europe et à destination de l'Asie car, à l'inverse, les courriers d'Asie pour l'Europe sont abondants, mais il existe des pièces spectaculaires par leurs affranchissements ou peu communs pour quelques périodes ou origines très précises.

À ce jour, grâce à internet et à la collaboration des nombreux collectionneurs européens, américains ou asiatiques, parmi lesquels notre collègue Philippe Lindekens et sa collection de courriers des Gardes Belges de la légation Belge à Pékin, les membres du Collector's Club de New-York, Philippe E. Robinson, spécialiste des timbres à date du Transsibérien, ou Stephen Yen, spécialiste des timbres à date du Trans-Mandchourien, Guy Dutau, et moi-même avons recensé un peu plus de cinq cent courriers (lettres ou cartes postales) ayant emprunté le Transsibérien dans le sens Europe-Asie, à destination de la Sibérie, de la Chine, du Japon, ou plus rarement du Tonkin et de l'Annam, de la Corée, ou encore plus rarement les Philippines. Un nombre de 500 pièces connues peut paraître important, mais il faut rapporter ces chiffres aux périodes possibles, et aux différentes destinations.

En 1964, Henri Tristan ne connaissait que 4 pièces dans son article publié dans les Feuilles Marcophiles (n°163 décembre 1964). En 1972 Jacques Desrousseaux citait 7 pièces dans son ouvrage « *Les Postes françaises en Extrême-Orient* ». Quant au Docteur André Camboulives il faisait état d'une carte postale et d'un ensemble de correspondance d'un même expéditeur pour le Japon¹ dans un article plein de supposition dans l'Echo de la Timbrologie (n°1592 novembre 1987). Le Dr Camboulives indique que le courrier Ouest-Est via Sibérie est interrompu en 1917 mais qu'il possède une lettre de novembre 1926, supposant que le Transsibérien a peut-être transporté du courrier entre les deux guerres.

La réalité que démontre notre recensement², est que le Transsibérien a transporté le courrier européen vers l'Asie durant quatre périodes bien définies :

- du 27 septembre 1903 au 19 février 1904 (25 pièces connues);
- entre février 1904 et février 1907,
uniquement pour les français en Chine du Nord (1 pièce connue, Fig. 1);
- du début février 1907 à octobre 1917;
- du 6 septembre 1923 au 21 juin 1941

Cela représente environ vingt-huit ans pour le transport civil, soit un peu moins de 18 lettres par an ! Et la répartition par pays destinataires accentue la rareté car 75% des courriers sont destinés à la Chine (entre 1904 et 1917) et 93% (entre 1923 et 1941), et pour le Japon les chiffres sont respectivement de 15% et 3%.

¹ André Camboulives supposait que la correspondance qu'il avait acquise était celle d'un collectionneur... ce qui était bien le cas, car entre 1915 et 1917, le caporal Audoyer écrit à son parent G. Audoyer, grand collectionneur et correspondant au Japon de l'Echo de la Timbrologie !

² Bruno Bonnet et Guy Dutau RDP FRPSL, *Le Transsibérien, Régularité et irrégularités dans le transport du courrier de l'Europe vers l'Asie*, 2022, 3^e Prix de la Presse Philatélique 2022.

Le Maghrebophila

Si on ajoute à cela que les courriers peuvent provenir de tous les pays situés à l'ouest de Moscou, la probabilité de trouver un courrier pour l'Asie par le Transsibérien émanant d'un pays ne possédant pas ou peu de ressortissants en Asie est extrêmement faible.



Figure 1. Carte postale de Lourdes le 25 août 1906 pour Newchwang (Mandchourie) seul courrier connu de France pour la Chine par le Transsibérien entre février 1904 et février 1907. Vladivostok, le 10 (23) octobre, Shanghai (russe), 19 octobre (1er novembre) Shanghai (chinois), le 1er novembre, et Newchwang (chinois), le 5 novembre. Le trajet est russe puisque le délai de 17 jours entre Lourdes et le premier tât russe ne peut-être maritime par Suez. Vu le délai de 2 mois entre Lourdes et Vladivostok, la voie empruntée est l'ancienne voie avant la construction du Trans-mandchourien, par le fleuve Amour, du Lac Baïkal à Kabarovsk, puis le chemin de fer de l'Oussouri jusqu'à Vladivostok. Ensuite voie russe classique par Shanghai à cette époque, et poste chinoise car Newchwang est occupée par les Japonais. Shanghai-Newchwang par bateau via Chefou en 4 jours.

Collection Guy Dutau

La majorité des courriers connus à ce jour proviennent de pays européens qui occupaient un territoire ou une légation en Chine, donc l'Allemagne (14 bureaux postaux en Chine), la Grande-Bretagne (10 bureaux) et la France (15 bureaux). Précisons que nous ne faisons pas de différence entre les lettres et les cartes postales, les lettres étant toutefois encore plus rares que les cartes postales.

Dans notre recensement nous avons identifié cinq pièces venant d'Afrique :

- 1 courrier de Côte d'Ivoire;
 - 1 courrier du Sénégal
- et pour le Maghreb;
- 2 courriers de Tunisie;
 - 1 courrier d'Algérie.

La pièce montrée par Khalid Benziane est donc bien la seule connue à ce jour provenant du Maroc. Analysons maintenant cette lettre. (Fig. 2)

Elle arrive à Toulouse le 12 mai 1933, et repart probablement le même jour vers Paris car l'expéditeur a demandé une voie de Sibérie (griffe rouge sur l'enveloppe) ; en 1933 si l'expéditeur n'avait pas demandé cette voie, la lettre serait passée par Marseille pour prendre la voie de Suez par paquebot. On peut donc supposer raisonnablement que la lettre arrive à Paris le 12 dans la soirée ou le 13 au plus tard. Le bureau

Le Maghrebophila

de Toulouse a envoyé la lettre sous dépêche pour le bureau de Paris-Étranger, Rue du Louvre, qui se charge de confectionner les dépêches internationales, et notamment les dépêches pour la Chine ou le Japon. Ce bureau parisien n'appose pratiquement jamais son timbre à date et ensuite, comme la lettre est sous dépêche scellée, elle ne recevra aucune autre marque jusqu'à sa distribution.

De plus, comme depuis les années 1920, l'UPU ne demande plus que les courriers ordinaires soit oblitérés à l'arrivée, aucune marque ne certifie donc que la lettre a bien pris le Transsibérien, sauf la griffe rouge au départ, mais, par expérience, nous avons constaté qu'à l'exception de périodes particulières, les demandes de la voie de Sibérie étaient respectées.



Figure 2. Lettre de Casablanca le 8 mai 1935 pour Shizuoka au Japon (repère 1)

Courrier par avion de Casablanca à Toulouse, puis par train de Toulouse au Japon par la voie du Transsibérien suivant la demande de l'expéditeur (repère 2). L'avion transportant ce courrier est accidenté le 9 mai 1933 à Villa Grande (Espagne), et ne parvient à Toulouse que le 12 mai (repère 3).

Collection Khalid Benziane

En 1933 il existe trois trains postaux par semaine pour relier Paris à Moscou, via Liège, Berlin et Varsovie, les lundi, mercredi et samedi. La dépêche contenant cette lettre part donc de Paris le lundi 15 mai et arrive à Moscou le mercredi 17. À Moscou, la dépêche est chargée à bord du wagon postal du Transsibérien qui part le jeudi 18 à destination de Vladivostok. Il existe trois trains transsibériens par semaine, les lundi, jeudi et samedi (Fig. 3), et ils parcourent les 9 289 kilomètres en 9 jours. Jusqu'en 1932, et ceci depuis 1913, le Transsibérien passait par la Mandchourie et, pour les courriers à destination du Japon, il y avait correspondance à Harbin³ avec un train japonais qui reliait Harbin à Moukden, puis Moukden à Fusan en traversant la Corée. De Fusan un paquebot reliait Shimonoseki en une demi-journée permettant de gagner entre 12 à 36 heures sur l'ancienne voie postale par Vladivostok.

³ Harbin ou Kharbine, il s'agit de la même ville suivant son nom chinois ou russe.

Le Maghrebophila

Juillet 1932 – Décembre 1936

de Paris-Etranger le ▼ et Moscou le ▼		Chine					
arrivée ►		Russie	Japon	Chine			
départ		Vladivostok	Tsuruga	Pékin/Tien-Tsin	Shanghai	Hankéou	Hong-Kong
lundi	jeudi	13	15	17	15	18	18
mardi	samedi	14	18	18	17	19	20
mercredi	samedi	13	17	17	16	18	19
jeudi	mardi	15	19	19	18	20	21
vendredi	mardi	14	18	18	17	19	20
samedi	mardi	13	17	17	16	18	19
dimanche	jeudi	14	16	18	16	19	19

Figure 3. Abaque des temps de trajet par le Transsibérien entre Paris et les principales destinations en Asie pour la période Juillet 1932 à Décembre 1936. Extrait de *Le Transsibérien, Régularité et irrégularités dans le transport du courrier de l'Europe vers l'Asie*.

Mais en 1932, la Mandchourie déclara son indépendance sous le nom de Mandchoukouo⁴, un état fantoche dirigé en sous-main par le Japon. Ainsi, la partie de la voie ferrée du Transsibérien en territoire chinois qui relie Irkoutsk à Vladivostok par Harbin n'était plus utilisable, les trains Transsibériens utilisant la voie ouverte en 1916 en territoire russe (Fig. 4), sur la rive gauche du fleuve Amour.



Figure 4. Carte des lignes de chemin de fer au Mandchoukouo en 1933. L'URSS est encore propriétaire de la ligne entre Manchouli et Vladivostok par Kharbine, mais ne peut pas l'utiliser suite à l'indépendance du Mandchoukouo. L'URSS ne cédera ses parts du Chemin de fer de l'Est Chinois (CER) au Mandchoukouo qu'en 1935.

⁴ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Mandchoukouo>

Le Maghrebophila

Mais cet itinéraire ne permettait plus de relier le Transsibérien à la Chine par voie ferrée, ou de rejoindre le Japon par la Corée. C'est la raison pour laquelle l'ancienne voie maritime reliant Vladivostok à Tsuruga au Japon, ou Shanghai en Chine fut remise en service pour assurer l'acheminement postal (Fig. 5).

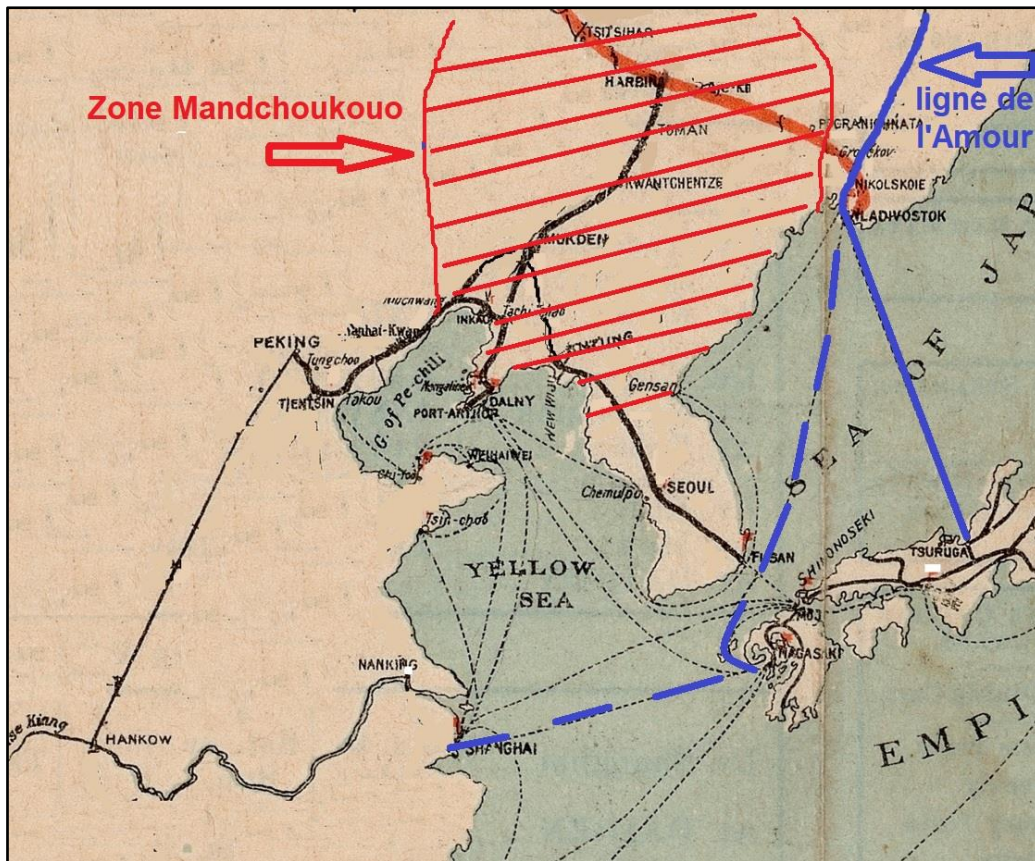


Figure 5. Carte des voies postales maritimes pour la Chine (ligne tirets bleus) ou le Japon (ligne continue bleue) pour les courriers Transsibériens durant la période 1932-1936.

La dépêche contenant la lettre arrive à Vladivostok le samedi 27 mai, et une correspondance est faite avec le paquebot japonais qui assure la traversée vers Tsuruga en deux jours. Le matin du 29 mai la lettre entre au Japon et est probablement distribuée le jour même, ou au pire le mardi 30, à Shizuoku car la poste japonaise est très efficace.

Ces commentaires et explications restent bien sûr théoriques mais ils sont fidèles aux temps de trajet observés sur les lettres recommandées de la même période qui réglementairement comportent toujours un timbre à date d'entrée au Japon, ou de distribution.

Les autres courriers du Maghreb appellent les commentaires qui suivent.

La plus ancienne pièce connue à ce jour est une carte postale de Tunisie postée au petit bureau de Kalaat-Es-Senam le 19 décembre 1908, et elle est affranchie à 10 centimes, ce qui correspond au tarif de la carte postale pour l'étranger suivant le tarif en vigueur (Fig. 6). Elle est signée Henri Lasserre et adressée à un télégraphiste du 16^e Régiment Colonial basé à Pékin. La carte porte la mention *Via Sibérie*, le timbre à date du BFE (Bureau Français à l'Étranger) de Pékin du 9 janvier 1909, elle a donc parcouru la distance Tunisie-Chine en 21 jours, ce qui confirme la voie de Sibérie car la voie de Suez ne peut être inférieure à 29 jours pour Hong-Kong, 33 jours pour Shanghai ou 36 jours pour Pékin⁵.

⁵ Temps moyen observés pour les paquebots suivant les tableaux de marche indiqués par Raymond Salles dans le tome V de La Poste Maritime Française. Pour Pékin, la liaison était assurée par des vapeurs qui effectuaient le trajet Shanghai-Takou par Tsingtao et Wei-Hai-Wei en 3 à 4 jours

Le Maghrebophila



Figure 6. Carte postale de Kalaat-es-Senam le 19 décembre 1908 pour Pékin
Départ probable de Paris le 24. Le délai de 21 jours entre la Tunisie et la Chine authentifie un trajet par le Transsibérien. Le tād de Pékin indique samedi 9 janvier, or les arrivées à Pékin sont les dimanche, lundi et jeudi. Il peut s'agir d'un oubli de changement du quantième par le postier du BFE de Pékin.

Collection privée

Dès l'ouverture de la voie de Sibérie au courrier international, le 1^{er} octobre 1903, et jusqu'en 1939, à l'exception des périodes de conflit, la voie de Sibérie est la voie normale pour l'acheminement des lettres et lettres recommandées depuis l'Europe vers la Chine du Nord⁶ et le Japon : les expéditeurs n'ont donc pas à mentionner « *Par la Sibérie* » ou autres mentions similaires. Mais, depuis la Tunisie, cette voie peut paraître originale, et n'est pas encore entrée dans les habitudes en 1908, ce qui explique que l'expéditeur ait spécifié « Via Sibérie ».

Le timbre à date d'entrée en Chine est celui du BFE (Bureau Français à l'Étranger) de Pékin, ce qui est normal car, avant 1917, les dépêches françaises sont toujours expédiées par Paris-Etranger vers le bureau français en Chine le plus proche de la destination finale du courrier⁷.

— Nous pouvons reconstituer le voyage de la carte depuis son arrivée à Pékin. Avec une arrivée le 9 janvier 1909 à Pékin, il s'agit probablement d'un oubli de changement du quantième du timbre à date car le 9 est un samedi et les trains chinois qui assurent la correspondance avec les Transsibériens arrivent à Pékin les dimanche, lundi et jeudi durant l'hiver 1908/1909⁸. Cela indique que la carte est partie de Moscou le dimanche 27 décembre, et donc qu'elle est partie de Paris le mercredi 23 ou le jeudi 24.

⁶ Suivant les conventions postales, la Chine du Nord s'étend jusqu'au fleuve Yang-Tseu-Kiang, et inclue Shanghai et Hankéou.

⁷ Ce qui est une procédure propre à la France. Pour exemple, l'Allemagne envoie ses dépêches au bureau allemand de Shanghai qui se charge de faire suivre aux autres bureaux allemands en Chine.

⁸ Cf : Le Transsibérien, Régularité et irrégularités dans le transport du courrier de l'Europe vers l'Asie

Le Maghrebophila

La carte ayant été postée le 19 décembre à Kalaat-Es-Senam, elle est passée à Marseille le 22 ou le 23. Avec un voyage en vingt-deux jours depuis la Tunisie, nous sommes en conformité avec les courriers observés à cette période qui effectuaient le parcours Paris-Pékin en 15 à 18 jours.

— Nous connaissons une autre pièce de Tunisie, postée à Gafsa le 6 février 1909⁹ qui arrive à Pékin le 1^{er} mars, soit en 23 jours, donc très comparable à la pièce précédente.

— La troisième pièce connue a été postée en Algérie. C'est une carte postale remise à la boîte mobile de gare de Relizane le 2 septembre 1910, et levée par le convoyeur-ligne assurant la liaison entre Oran et Orléansville¹⁰. Elle est à destination de Tien-Tsin et porte le timbre à date d'entrée en Chine du BFE daté du 22 septembre (Fig. 7).

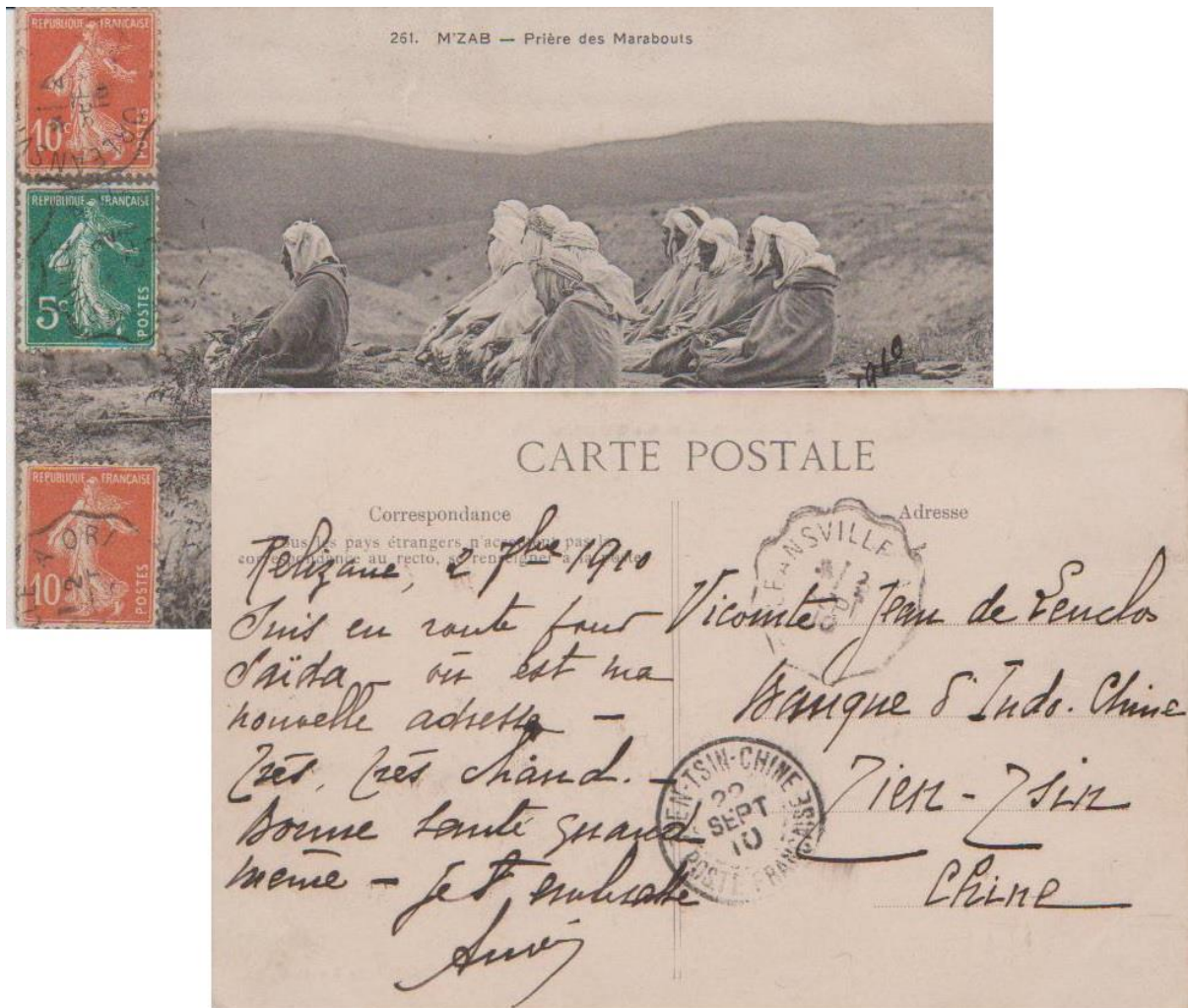


Figure 7. Carte postale de Relizane le 2 septembre 1911 pour Tien-Tsin

Jetée dans une boîte de gare sur la ligne de Orléansville à Oran. Train de Oran à Alger, bateau de Alger à Marseille, train de Marseille à Paris, mise sous dépêche à Paris le 6 et départ pour Moscou, correspondance avec le Transsibérien entre le 9 et le 11, ouverture de la dépêche le 22 à Tien-Tsin et distribution (TAD du BFE).

Collection Guy Dutau

⁹ Nous ne possédons pas les droits de reproduction de cette pièce

¹⁰ Aujourd'hui Chlef

Le Maghrebophila

La carte est affranchie à 25 centimes, ce qui est une erreur de l'expéditeur car 25 centimes correspond au tarif de la lettre pour l'étranger, le tarif en vigueur pour la carte postale pour l'étranger est alors de 10 centimes¹¹. Comme pour la carte de Kalaat-Es-Senam, nous pouvons assurer que la dépêche est ouverte par le BFE le plus proche de la destination, ici le bureau de Tien-Tsin.

Pour une bonne compréhension de nos lecteurs, il paraît important de préciser qu'entre 1903 et 1917, les trains sont très réguliers dans leurs jours et heures de départ ou d'arrivée, sauf accident, conflit ou épidémie¹², mais que les correspondances ferroviaires sont assez complexes et les horaires des trains changent tous les six mois, en novembre et en mai de chaque année.

Suivant notre étude, un courrier arrivant le 22 septembre à Tien-Tsin présente un retard de 48h dû à un retard systématique à Moscou ayant pour origine une épidémie de choléra qui frappe la partie européenne de la Russie. Nous pouvons donc indiquer que la carte est partie de Moscou le 11, et donc qu'elle est partie de Paris le lundi 5 ou le mardi 6 septembre. Elle est donc passée par Marseille entre le 4 et le 5 septembre, ce qui est en corrélation avec son départ le 2 septembre de Relizane.

Ces trois pièces complétées par la lettre de Khalid Benziane sont donc les seuls courriers connus à ce jour ayant emprunté le Transsibérien depuis le Maghreb vers l'Asie. Pour compléter ce sujet, revenons sur la lettre accidentée du Maroc, rare par son origine (seule lettre connue pour l'Asie depuis le Maroc par le Transsibérien), rare aussi par sa destination (seul courrier connu du Maghreb pour le Japon par le Transsibérien), et rare enfin pour la période (seule pièce connue entre 1923 et 1939 pour un courrier d'Afrique pour l'Asie par le Transsibérien). Elle est aussi rare pour sa marque au tampon « Via Sibérie » car autant ces marques sont courantes sur des courriers de l'Asie vers l'Europe, autant je n'ai jamais vu de courriers d'Europe vers l'Asie avec une marque au tampon (ou pré-imprimé) à l'exception de courriers d'entreprise en envoi en nombre. Cette marque au tampon laisse supposer que l'expéditeur écrivait régulièrement vers la Chine ou le Japon par la Sibérie puisqu'il s'est fait fabriquer un tampon, à moins qu'il ait utilisé un vieux tampon ramené de Chine ou du Japon. Cet indice nous laisse à penser qu'il peut exister d'autres courriers du même type !

Pour la France et son Empire, la voie de Sibérie prendra fin avec la déclaration de la Seconde Guerre Mondiale. Les pays de l'Axe (Allemagne, Italie) et certains pays occupés par l'armée allemande (Autriche, Pays-Bas, Belgique) pourront encore utiliser la voie de Sibérie jusqu'au 22 juin 1941, date à laquelle l'Allemagne attaque et envahit la Russie (Fig. 8).

Pour les courriers venant de Chine ou du Japon, la voie de Sibérie sera utilisée jusqu'en 1945 jusqu'à Moscou, puis *via* la Turquie et les Balkans, pour rejoindre l'Europe de l'Ouest. Il est donc plaisant de penser que certains courriers venant d'Asie entre 1941 et 1945 ont pu emprunter les deux trains les plus mythiques de l'occident, le Transsibérien et l'Orient-Express, mais malheureusement comme ces courriers voyageaient sous dépêche scellée, il n'existe aucune marque postale pour en attester, à l'exception de timbres à date ou oblitérations mécaniques d'Ankara ou d'Istanbul (Fig. 9).

¹¹ La loi de finance de 1910 fixait le tarif postal des courriers entre la France et ses colonies (ou BFE) au même tarif que le tarif intérieur, mais suite à un retard dans les décrets d'application puis à une mauvaise interprétation des textes, il faudra attendre 1913 pour que les courriers transsibériens pour les BFE en Chine ou pour l'Indochine bénéficient du tarif intérieur.

¹² Cf : notre article dans les Feuilles Marcophiles, n°393 juillet 2023 « La grande peste de Mandchourie et ses conséquences sur le transport du courrier européen pour la Chine par le Transsibérien. »

Le Maghrebophila

Figure 8. Lettre de Liège le 16 juin 1941 pour Shanghai
Dernier courrier connu ayant emprunté le Transsibérien de l'Europe vers l'Asie. La lettre arrive à Shanghai le 14 juillet 1941 suivant le timbre à date en caractères chinois. La lettre a été censurée avant sa mise sous dépêche.

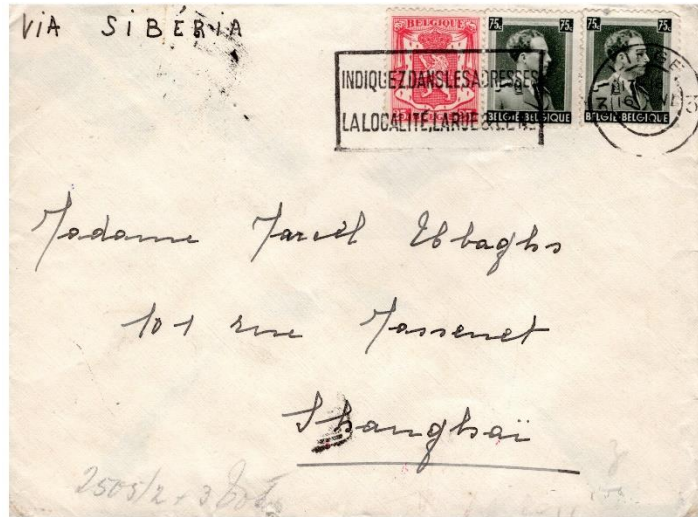


Figure 9. Lettre recommandée de Harbin (Mandchoukouo) le 4 février 1944 pour Tegna (Suisse)
La lettre a été mise sous dépêche à Harbin pour la Suisse par le Transsibérien. A Moscou, la dépêche est orientée vers la Turquie pour contourner la zone occupée par les Allemands. En Turquie, la dépêche est ouverte à Istamboul le 12 avril pour répartir les courriers vers les itinéraires possibles en fonction des combats. La lettre arrive à Tegna le 5 mai.

Collection Guy Dutau

Censure impériale du courrier en transit : 1943 lettre Tanger vers l'Algérie via Gibraltar

Par Marc Parren

Dès le début de la guerre, la Grande-Bretagne avait tenté d'imposer un blocus économique à l'Allemagne. Gibraltar était l'un des principaux ports de contrôle de la contrebande dans ce blocus. L'un des aspects était l'interception et la censure des courriers en transit, en particulier du courrier transporté sur les paquebots italiens qui traversaient le détroit. Gibraltar était d'une importance majeure dans l'interception des courriers en transit jusqu'à ce que l'Italie entre finalement en guerre. A partir de juin 1940, le courrier en transit par le détroit cesse pratiquement jusqu'à la libération de l'Afrique du Nord fin 1942.

La « censure impériale » est contrôlée et financée depuis Londres pour le contrôle des courriers en transit dans le monde entier. La censure a été autorisée par le cabinet de guerre du Royaume-Uni à censurer les lettres des pays neutres. Au départ, seul le courrier entrant devait être détourné et examiné ; le courrier sortant ne devait être examiné que si le transporteur s'arrêtait volontairement dans un port britannique au cours d'opérations commerciales normales (Searle 2021). Dans les phases finales de la guerre, Gibraltar a accru ses activités en matière des lettres en transit, notamment ceux d'Afrique du Nord vers l'Espagne et la France, et en matière d'inspection de la contrebande avec l'ouverture de voies maritimes vers la Méditerranée (Little et al. 1996).

From the beginning of the war, Britain had attempted to impose an economic blockade on Germany. Gibraltar was one of the main Contraband Control ports in this blockade. One aspect was the interception and censorship of transit mails, especially mail carried on the Italian liners plying through the Straits. Gibraltar was of major importance in the interception of transit mails until Italy did finally enter the war. From June 1940, transit mail through the Straits virtually ceased until the liberation of North Africa at the end of 1942. The “Imperial Censorship” was controlled and financed from London for the control of transit mails throughout the world. The Censorship was authorised by the U.K. War Cabinet to censor neutral mails. Initially, only inward mail was to be diverted and examined; outward mail was to be examined only if the carrier stopped voluntarily at a British port in the normal course of trade (Searle 2021). In the final stages of the war, Gibraltar increased its activities in connection with transit mails, particularly those from North Africa to Spain and France, and with regard to contraband inspection with the opening of sea lanes into the Mediterranean (Little et al. 1996).

Ici, je peux présenter une lettre de la banque française Compagnie Algérienne avec des opérations en Algérie, au Maroc, en Tunisie et au Liban ainsi qu'en France métropolitaine. Il a été envoyé du bureau de poste britannique de Tanger le 4 novembre 1943 montrant une oblitération mécanique de Gibraltar à l'arrière portant la même date. Le courrier envoyé depuis les bureaux de poste britanniques au Maroc était envoyé directement à Gibraltar car il n'y avait pas de censeurs alliés au Maroc. À Gibraltar, l'étiquette de censure noir/blanc "OPENED BY EXAMINER" avec le numéro 6245 en tampon violet et IA/ en crayon bleu. Selon Little et al. (1996) et Searle (2021) il s'agit du type d'étiquette de censure T14B. Le « IA » signifie « censure impériale ». Ce type d'étiquette est connu utilisé entre le 6 septembre et le 6 novembre 1943. Les estimations actuelles indiquent qu'il existe peut-être dix lettres de ce type.

Here I can present a cover of the French bank Compagnie Algérienne with operations in Algeria, Morocco, Tunisia and Lebanon as well as mainland France. It was sent from Tanger British Post Office on 4 November 1943 showing a Gibraltar machine cancellation at the backside having the same date. Mail sent from the British Post Offices in Morocco were sent directly to Gibraltar as there were no allied censors in Morocco. In Gibraltar the black/white censorship label “OPENED BY EXAMINER” with the number 6245 in purple handstamp and IA/ in blue crayon. According to Little et al. (1996) and Searle (2021) it concerns the T14B censor label type. The “IA” indicates “Imperial Censorship”. This label type is known used between 6 September - 6 November 1943. Current estimates are that there are maybe ten such covers in existence.



Le Maghrebophila

Ensuite, la lettre est envoyée en Algérie et nous voyons l'étiquette française jaune "CONTROLÉ" avec un double tampon ovale indiquant "OUVERT PAR L'AUTORITÉ MILITAIRE" et au centre T.C. 323 qui fut appliqué à Constantine dans l'est de l'Algérie. Il s'agit de la variété ovale de type 1 à étoiles (voir https://ww2postalhistory.fr/Cens_AFN01_fr.php?cat=colo&activ=02). La boîte noire SV est également un type de censure identifiant très probablement le censeur.

Little, D.J., Torrance, A.R. and K. Morenweiser (1996). British Empire Civil Censorship Devices World War II. Section 3. Colonies and Occupied Territories in the Mediterranean Sea and Middle East. Civil Censorship Study Group.

Searle, Colin (2021). Gibraltar Civilian Censorship in WW II 1939-1945. Study Paper No. 32. Gibraltar Study Circle.

Next the cover went on to Algeria and we see the yellow French label "CONTROLÉ" with a double oval handstamp reading "OUVERT PAR L'AUTORITÉ MILITAIRE" and in the centre T.C. 323 that was applied in Constantine in the east of Algeria. This is the oval type 1 variety with stars (see https://ww2postalhistory.fr/Cens_AFN01_fr.php?cat=colo&activ=02). The black boxed SV is also a type of censorship most likely identifying the censor.

Little, D.J., Torrance, A.R. and K. Morenweiser (1996). British Empire Civil Censorship Devices World War II. Section 3. Colonies and Occupied Territories in the Mediterranean Sea and Middle East. Civil Censorship Study Group.

Searle, Colin (2021). Gibraltar Civilian Censorship in WW II 1939-1945. Study Paper No. 32. Gibraltar Study Circle.



Chers philatélistes, il me fait grand honneur de vous recevoir sur ma modeste page philatélique Facebook afin de partager avec vous quelques-uns des timbres acquis dans cette perpétuelle collection des : « Timbres Insolites et Incroyables du Monde Entier ». Je surnomme cette collection, la T.I.I.M.E (ressemblance volontaire avec le terme temps en anglais). Qu'y a-t-il de particulier dans cette collection ? Elle me permet de collectionner des timbres du monde entier avec un budget raisonnable ;) Et elle est tout à fait originale, très technique, surprenante, impétueuse voire insolente !! Que diriez-vous d'un timbre en papier de toilette, en peau de morue véritable, en peau de buffle, en liège, en verre, en céramique, en caoutchouc, en lin, en broderie, un vinyle jouant de la musique, et plus encore ... Je vous invite à me suivre dans cette épopée fantastique dont la seule limite sera l'imagination des concepteurs de timbres du monde entier !

La chronique est publiée chaque samedi sur la page :

<https://www.facebook.com/Philat%C3%A9lie-timbres-insolites-et-incroyables-du-monde-entier-106119491518465>

Celle-ci est publiée depuis un peu plus de deux ans. Je vous suggère de commencer à la chronique 1. Il y a du lourd dès le début.

Chers amis philatélistes, à bientôt ! Richard Leclaire

Vignettes - J. Le Marigny La Seyne (Var)

Jean-Claude Guyaux

Ci-après un bloc de 12 vignettes publicitaires touristiques représente diverses vues de divers pays, à savoir :

1. Le Sénégal
2. L'Algérie
3. Le Maroc
4. La Tunisie
5. La Côte de Somalis
6. La Côte d'ivoire
7. Le Togo

1	2	3	3	4	6
1	2	3	3	5	7

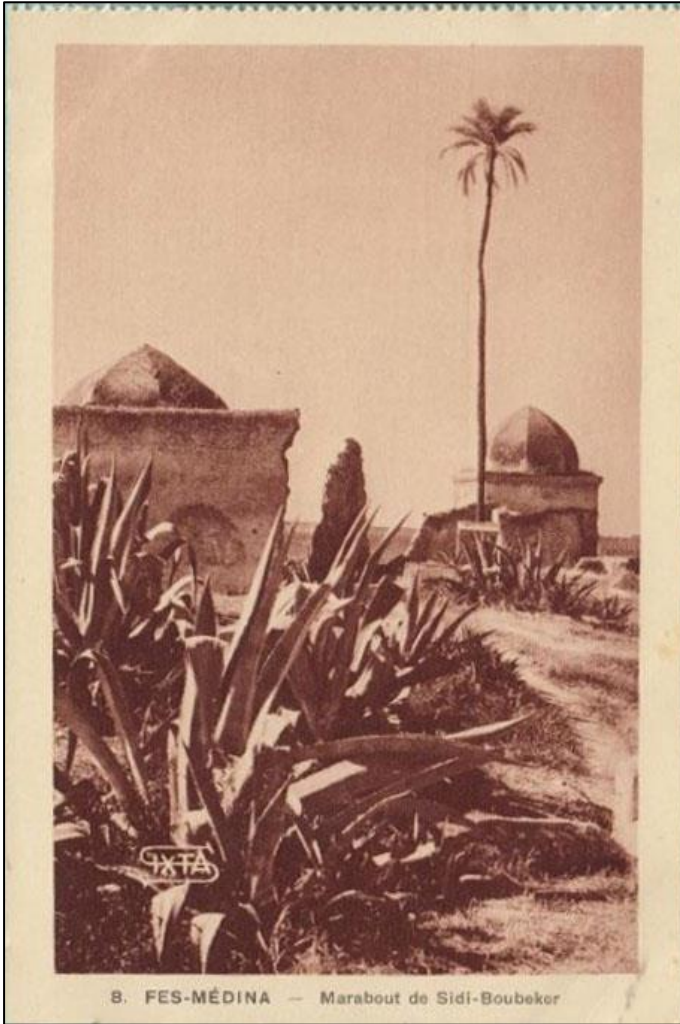
Taille d'une vignette : 32 mm x 51 mm



Les quatre vignettes centrales (3) du **Maroc** :

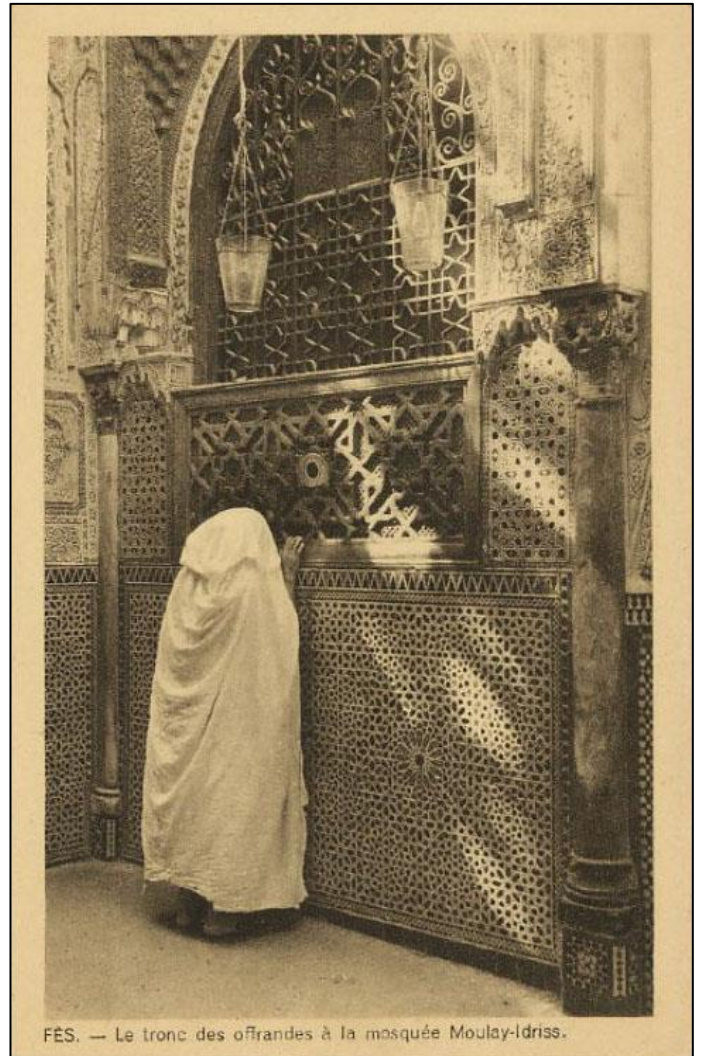
PHOTO-SIXTA J. Le MARIGNY La Seyne (Var)





8. FES-MÉDINA — Marabout de Sidi-Boubeker

Edition FEZ-ISLAM - L. SIXTA, Reproduction interdite
Braun & Cie., Imp.



FES. — Le tronc des offrandes à la mosquée Moulay-Idriss.

Editions Mars. — M. Flandrin. — Reproduction interdite. — 974.

Le Maghrebophila

Les deux vignettes (2) d'Algérie :

PHOTO MENARD éditées par **J. Le La Seyne (Var)**

PHOTO PROUHO éditées par **J. Le La Seyne (Var)**



BOU-SAADA – Danse D'OULEIDS NAÏLS



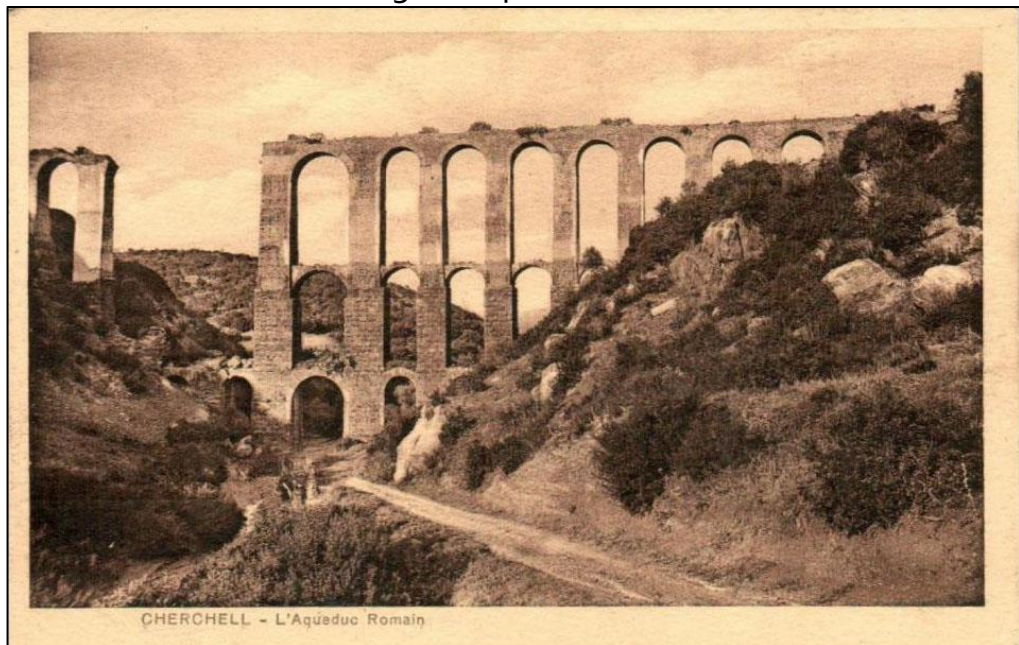
CHERCHEL – L'Aqueduc Romain



9. BOU-SAADA - Danses d'Ouleds Naïls

Coll. artistique " L'AFRIQUE " — R. PROUHO — Hussein-Dey [Médaille d'Or, Grenoble 1925]

Le Maghrebophila



CHERCHELL - L'Aqueduc Romain

Edition L. Ménard

La seule vignette (4) de **Tunisie** :

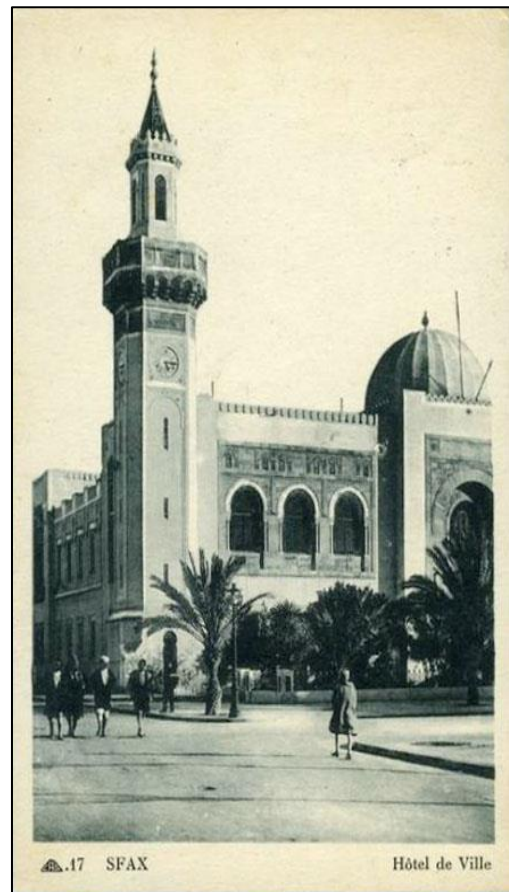
PHOT. MORAND-MARCELON éditées par **J. Le La Seyne (Var)**

PHOT. MORAND-MARCELON

J. Le MARIGNY La Seyne (Var)



SFAX - L'HOTEL DE VILLE



CIE DES ARTS PHOTOMÉCANIQUES — PARIS

NOUVEAUX TARIFS POSTAUX DE POSTE MAROC à partir du 15 août 2023

Par MM Abdelkader LEMRAHI & Jean-Claude GUYAUX

1. Tarif National

Lettres et cartes postales

	Let. CP	Reco.	Let. CP Prio.	Reco. Prio	Accusé de Réception	Valeur déclarée
Poids (gr)	Tarif (DH)	Tarif (DH)	Tarif (DH)	Tarif (DH)		
20	4,10	23,20	7,50	34,90	15,10	par 900 DH 8,10
50	8,10	26,60	14,75	39,50		
100	12,40	31,25	22,50	47,50		
250	20,30	38,15	37,00	61,50		
500	26,50	44,00	48,50	72,00		
1000	51,50	67,10	93,50	115,00		
2000	65,00	80,00	119,00	139,00		

Enveloppes PAP "Prêt A Poster"

	Tarif (DH)
A l'unité	5,00
Par paquet de 10	45,00

Livres et Brochures

Poids (gr)	Tarif (DH)
100	2,15
250	4,55
500	5,65
1000	11,40
Par 1000 gr complémentaires	7,30

Services particuliers

	Tarif (DH)
Poste restante	4,10
Poste restante (abo. Annuel)	570,00
Garde du / 15 jours	47,80
Réexpédition du courrier, jusqu'à 3 mois	38,00
Réexpédition du courrier	76,00
Réexpédition du courrier	152,00

2. Tarif International

Lettres et cartes postales, petits paquets (ordinaire)

Poids (gr)	UMA	Europe	Afrique	Pays Arabes	Amérique	Asie+Océanie
20	4,10	9,80	15,10	14,50	16,30	18,10
40	8,70	21,30	31,70	30,80	34,20	37,90
60	13,10	22,00	38,00	37,00	41,50	47,00
80	13,70	22,80	44,00	43,00	48,90	56,00
100	14,30	23,50	50,00	49,00	56,00	65,00
150	23,30	42,00	84,00	82,50	94,00	108,50
200	24,50	43,70	96,00	95,00	108,00	127,00
250	26,20	46,00	114,00	113,00	130,00	154,00
300	33,00	77,00	156,00	153,00	175,00	202,00
350	34,50	79,50	174,00	172,00	196,00	229,00
400	35,70	81,00	187,00	184,00	211,00	247,00
450	37,50	83,00	205,00	202,00	232,00	274,00
500	38,50	85,00	217,00	214,00	247,00	292,00
750	69,00	139,00	340,00	336,00	386,00	455,00
1000	75,50	148,00	412,00	410,00	472,00	562,00
2000	116,00	255,00	783,00	783,00	905,00	1085,00

Lettres et cartes postales, petits paquets (recommandé)

Poids (gr)	UMA	Europe	Afrique	Pays Arabes	Amérique	Asie+Océanie
20	23,20	30,00	36,50	36,00	38,40	47,40
40	26,60	44,30	57,00	55,50	60,00	64,00
60	31,25	45,00	64,00	62,50	68,50	75,00
80	31,25	46,00	71,50	70,00	77,20	86,00
100	31,25	46,80	78,90	77,50	86,00	97,00
150	38,15	70,00	120,00	118,00	132,00	149,50
200	38,15	71,00	135,00	133,00	149,50	171,50
250	38,15	74,00	157,00	155,00	176,00	204,00
300	44,00	112,00	207,00	204,00	229,00	262,00
350	44,00	114,00	229,00	226,00	256,00	295,00
400	44,00	116,00	244,00	241,00	273,00	317,00
450	44,00	119,00	266,00	264,00	299,00	350,00
500	44,00	121,00	281,00	278,00	317,00	372,00
750	67,10	186,00	430,00	425,00	485,00	568,00
1000	80,00	197,00	517,00	514,00	590,00	700,00
2000	80,00	328,00	965,00	965,00	1110,00	1330,00

Le Maghrebophila

Livres et Brochures

Poids (gr)	UMA	Europe	Afrique	Pays Arabes	Amérique	Asie+Océanie
100	4,90	11,90	15,10	15,20	17,20	19,40
250	11,60	27,90	36,10	36,50	41,50	47,40
500	19,30	39,40	56,50	57,50	65,70	77,00
1000	38,50	110,00	141,50	144,00	162,70	185,00
par 1000	34,70	92,00	125,00	127,50	144,50	167,50

Options du courrier Recommandé

	Tarif (DH)
Accusé de Réception	15,10
Valeur déclarée par 900 DH	8,10

Lettre recommandée PAP "Prêt A Poster"

	Tarif (DH)
Enveloppe C5 'a50 gr	30,00
Enveloppe C5 + AR jusqu'à 50 gr	46,00
Enveloppe C4 jusqu'à 50 gr	37,00
Enveloppe C4 + AR jusqu'à 50 gr	52,00

Enveloppes PAP "Prêt A Poster"

	Tarif (DH)
A l'unité	12,50
Par paquet de 10	112,50

On entend par "Pays Arabes", tous les pays arabes membres de l'Union Postale Arabe, sauf les pays de l'UMA qui bénéficient du même tarif intérieur du Maroc.

L'Union du Maghreb arabe (UMA) est une organisation économique et d'intégration maghrébine qui cherche l'union douanière des pays membres et la libre circulation des personnes, des services et des produits pour achever l'union économique maghrébine.

Les cinq pays membres de l'Union du Maghreb arabe (UMA) sont :

1. L'Algérie
2. La Libye
3. Le Maroc
4. La Mauritanie
5. La Tunisie